Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheista ”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajokorteista, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta”

(COM(2023) 127 final – 2023/0053 (COD)

ja

”Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuisesta voimassaolosta”

(COM(2023) 128 final – 2023/0055 (COD))

(2023/C 293/19)

Esittelijä: **Philippe CHARRY**

Lausuntopyyntö	Euroopan parlamentti, 17.4.2023
	Euroopan unionin neuvosto, 20.4.2023 ja 26.4.2023
Oikeusperusta	Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklan 1 kohta ja 304 artikla
Vastaava jaosto	liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta
Hyväksyminen jaostossa	16.5.2023
Hyväksyminen täysistunnossa	14.6.2023
Täysistunnon numero	579
Äänestystulos	
(puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	210/1/2

1. **Päätelmät ja suositukset**

1.1 Euroopan komission ehdottaman lainsäädäntöpaketin tavoitteena on päästä lähes kokonaan eroon liikennekuolemista Euroopan unionin teillä vuoteen 2050 mennessä. Tässä lausunnossa käsitellään uudistuksen kahta osatekijää: digitaalisen ajokortin käyttöönottoa ja liikennerikkomuksista rankaisemisen vahvistamista EU:ssa.

1.2 Tavoitteella, että kuljettajille otettaisiin Euroopan unionissa käyttöön digitaalinen ajokortti, pyritään myös poistamaan ulkomaisten kuljettajien esittämien ajokortin vaihtamista koskevien hakemusten käsittelyssä jäsenvaltioiden välillä olevat hallinnolliset erot ja hidasteet, jotka haittaavat liikkumisvapautta. Digitaalinen ajokortti on tarkoitus tallentaa matkapuhelimelle tai muulle digitaaliselle välineelle. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) kannattaa tätä tavoitetta, mutta toivoo, että paperimuotoinen kortti olisi edelleen saatavilla niille, jotka haluavat käyttää sitä. Kaikkien ikäryhmien digitaalisen osallisuuden varmistamiseksi ETSK suosittaa lisäksi henkilökohtaisen ja maksuttoman koulutuksen ja valmennuksen tarjoamista uuden digitaalisen ajokortin käyttämisestä.

1.3 ETSK suosittaa samoin poistamaan ajokortin voimassaoloajan lyhentämisen iän perusteella, mistä säädetään direktiiviehdotuksen 10 artiklassa 70 vuotta täyttäneiden ajokorttien osalta. Komitea kehottaa toimimaan syrjimättömästi ja edellyttämään konkreettista lääketieteellistä arviointia kaikilta kuljettajilta, joilla on jokin todettu ja ajokykyyn vaikuttava haitta.

1.4 ETSK toivoo, että ajokieltoa koskeva direktiivi antaisi paremmat takeet päällekkäisyyksien välttämisestä rikosasiayhteistyön soveltamisalan kanssa. Ehdotuksessa suunniteltu tietojenvaihto kuljettajien tekemistä liikennerikkomuksista perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 91 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, joka koskee yhteistä liikennepolitiikkaa, vaikka tietojenvaihto kansallisten viranomaisten välillä vaikuttaisi koskevan ennemminkin rikoksia ja perustuvan siten poliisiyhteistyön periaatteisiin, joista määrätään SEUT-sopimuksen 87 artiklassa, ja rikosoikeuden alalla tehtävän oikeudellisen yhteistyön periaatteisiin, joista määrätään SEUT-sopimuksen 82 artiklassa.

1.5 Komitea toteaa, että lainsäädäntöpaketissa korostetaan inhimillistä tekijää, vaikka monet liikenneonnettomuudet johtuvat teiden kunnossapidon puutteista, eikä siinä mainita lainkaan tieinfrastruktuurin haltijoiden vastuuta. ETSK katsoo, että vuorovaikutus ja jopa päällekkäiset toimenpiteet Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/1936 ([1]) kanssa saattavat heikentää tavoiteltua vaikuttavuutta liian hajanaisten oikeudellisten välineiden takia. Komissio tarkastelee parhaillaan kyseisen direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä.

1.6 Ajokieltoja koskevassa direktiiviehdotuksessa säädetään, että henkilötodistuksessa mainittu henkilötunnus kuuluu tarvittaessa kansallisten viranomaisten välillä sähköisesti vaihdettaviin tietoihin. Henkilötunnuksella pääsee kuitenkin useissa jäsenvaltiossa käsiksi myös asianomaisen henkilön potilasasiakirjoihin. ETSK huomauttaa, että yleisessä tietosuoja-asetuksessa kielletään periaatteessa henkilökohtaisten terveystietojen käsittely, sillä ne ovat arkaluonteisia tietoja. Komitea kehottaakin selventämään direktiiviehdotusta tämän asian suhteen.

1.7 ETSK toivoo, että lainsäädäntöehdotuksesta poistetaan säännös, joka mahdollistaa täytäntöönpanotoimenpiteiden toteuttamisen ennen kuin ajokieltoa koskeva direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä, sillä se on vastoin oikeusvarmuuden, säädöshierarkian ja ajallisen soveltamisen periaatteita.

1.8 ETSK panee merkille nuorille annetun mahdollisuuden aloittaa avustettu ajoharjoittelu kuorma-autoilla 17-vuotiaasta lähtien. Komitea korostaa, että on myös mukautettava kuorma-autonkuljettajien ammattikoulutusta ja parannettava työoloja ja -ehtoja sekä palkkoja ammatin houkuttavuuden lisäämiseksi. Komitea kehottaa komissiota kannustamaan työnantajia parantamaan tilannetta kaikin keinoin, esimerkiksi lisäämällä koulutusta tai toteuttamalla valistustoimia jäsenvaltioissa.

1.9 ETSK suosittaa yhdenmukaistamista, jotta voidaan varmistaa, että autokoulun teoreettisen opetuksen ja käytännön ajotuntien jälkeen kuorma-auton kuljettajan ajoharjoittelua suorittava saa käytännön ajokokemusta tätä varten koulutusta saaneen opettajan ohjauksessa. Suunnitellussa uudistuksessa olisi säädettävä, että 17-vuotias saisi kuljettaa raskasta ajoneuvoa vasta pitkän avustetun ajoharjoittelun ja vaativan ajokokeen jälkeen. ETSK kehottaa viemään direktiiviehdotusta tähän suuntaan.

2. **Yleistä**

2.1 Komission ehdottaman lainsäädäntöpaketin tavoitteena on päästä lähes kokonaan eroon liikennekuolemista Euroopan unionin teillä vuoteen 2050 mennessä ja vähentää tieliikennekuolemien määrää 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Komissio ehdottaa, että otetaan käyttöön kaikissa jäsenvaltioissa voimassa oleva digitaalinen ajokortti ja parannetaan ajokieltojen rajat ylittävää soveltamista. Komissio on todennut, että suurin osa kuolemaan johtavista onnettomuuksista on henkilö- ja kuorma-autojen aiheuttamia ja että kaupunkialueilla 70 prosenttia onnettomuuksiin joutuneista on loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä.

2.2 Tässä lausunnossa käsitellään kahta ehdotusta, jotka kuuluvat ennaltaehkäisevästä osasta ja lainvalvontaosasta muodostuvaan lainsäädäntöpakettiin:

— Ennaltaehkäisyyn kuuluu se, että kuljettajia valmistellaan paremmin päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottamiseen sekä kaupunkiajoon pyörien, kaksipyöräisten ajoneuvojen ja jalankulkijoiden määrän lisääntyessä.

— Lainvalvontaan kuuluvat tiedonsaannin helpottaminen jäsenvaltioiden ajoneuvorekistereistä ja jäsenvaltioiden yhteistyön vahvistaminen liikennerikkomusten tutkinnassa.

2.3 Se, että lainsäädäntöpaketissa kiinnitetään erityistä huomiota sähköajoneuvoihin, sopii myös yhteen hiilijalanjäljen, kasvihuonekaasupäästöjen ja melusaasteen vähentämistavoitteiden kanssa.

2.4 Paketissa otetaan huomioon myös ajoneuvojen tekninen kehitys, siirtyminen käsivälitteisestä vaihteistosta automaattivaihteistoon ja muutokset ajoneuvojen painossa.

Digitaalinen ajokortti

2.5 Direktiiviehdotuksen COM(2023) 127 final tavoitteena on, että digitaalinen ajokortti otetaan käyttöön vuodesta 2023 alkaen. Siinä on myös säännöksiä, joiden tarkoituksena on helpottaa siirtymistä päästöttömiin ajoneuvoihin.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1936, annettu 23 päivänä lokakuuta 2019, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta (EUVL L 305, 26.11.2019, s. 1).

2.6 Ehdotuksessa muutetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 2006/126/EY ([2]), jonka tavoitteena oli parantaa liikenneturvallisuutta ja helpottaa vapaata liikkumista, seuraavasti:

— EU:n yhteisen, kaikille kuljettajille vuodesta 2033 alkaen pakollisen ajokorttimallin käyttöönotto, jotta voidaan varmistaa parempi suoja petoksilta ja väärennöksiltä

— ajokorttien luokittelu ajoneuvotyyppien ja niiden ajamista koskevien alaikärajavaatimusten mukaan

— kaikkien uusien ajokorttien pakollinen hallinnollinen uusiminen kymmenen vuoden välein

— asuinpaikkansa toiseen jäsenvaltioon muuttavien kuljettajien hallinnollisen taakan yksinkertaistaminen

— kuljettajien taitoja, tietoja sekä ajokyvyn fyysisiä ja henkisiä edellytyksiä koskevien yhteisten vähimmäisvaatimusten soveltaminen

— ajolupien myöntäminen tehokkaiden moottoripyörien kuljettamiseen portaittain alaikärajan ja aiemman, pienempitehoisten moottoripyörien kuljettamisesta saadun kokemuksen perusteella

— verkoston perustaminen ajokorttitietojen vaihtamiseen kansallisten viranomaisten välillä (RESPER).

2.7 Tähän ajokorttisääntöjen neljänteen tarkistukseen on kaksi pääasiallista syytä: Kuljettajan taidot, liikennekäyttäytyminen ja terveys ovat merkittäviä tekijöitä useissa tieliikenneonnettomuuksissa, jotka johtavat kuolemaan taikka vakaviin seurauksiin tai muihin kuin kuolemaan johtaviin vammoihin. Liian monet ajokortin haltijat ajavat autoa, vaikka heidän ajokykynsä on puutteellinen. Ikäkriteeri ei vaikuta tältä osin enää ratkaisevalta, sillä tutkimukset osoittavat, että tietyt erityiset lääketieteelliset kriteerit, jotka liittyvät huumeiden käyttöön, mielenterveyteen, epilepsiaan, diabetekseen, sydänsairauksiin ja uniapneaan, eivät ole erityisesti yhteydessä ikään ja ovat ikää oleellisempia ajokykyä määritettäessä.

2.8 Toisaalta nuorilla kuljettajilla on rajallisemmat tiedot, vähemmän kokemusta ja heikompi riskitietoisuus. Nuorten kuljettajien onnettomuuksien suuri määrä osoittaa, että ajokortin saamisen edellytykset eivät käy täysin yksiin liikenneturvallisuuden tavoitteen kanssa.

2.9 Lisäksi avustetun ajamisen, automaattisen hätäjarrutuksen ja automatisoitujen ajoneuvojen asteittainen kehittyminen vaikuttaa ajamiseen ja tekee nykyisestä direktiivistä 2006/126/EY vanhentuneen.

2.10 Vaikuttaa myös siltä, että unionin kansalaisten vapaata liikkuvuutta haittaavat hallinnolliset rasitteet, jotka liittyvät ajokortin saamiseen, tunnustamiseen, voimassa pitämiseen tai vaihtamiseen muussa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa ajokortti on myönnetty. Tietyt direktiivin 2006/126/EY perusteet, kuten ”vakinainen asuinpaikka”, aiheuttavat lukuisia tulkintaongelmia jopa niin, että joissakin tapauksissa ajokortin haltijat eivät saa ajaa uudessa asuinmaassaan yli kuuteen kuukauteen. Lisäksi toisessa jäsenvaltiossa asuvien EU:n kansalaisten on joskus vaikea hankkia ajokortti muulla kuin omalla kielellään, varsinkin kun tulkkausapua ei ole tarjolla.

2.11 Ei ole myöskään yhteisiä sääntöjä EU:n alueella asuvalle henkilölle kolmannessa maassa myönnettyjen ajokorttien tunnustamisesta, eikä jäsenvaltion myöntämää ajokorttia voida tunnustaa päteväksi toisessa jäsenvaltiossa.

2.12 Lisäksi monet jäsenvaltiot ovat ottamassa käyttöön tai ovat jo ottaneet käyttöön digitaalisen ajokortin, joka on pätevä ilman henkilökortin esittämistä. Direktiivissä 2006/126/EY säädetään kuitenkin ainoastaan paperimuotoisten ajokorttien tunnustamisesta, mikä muodostaa uuden esteen Euroopan unionin kansalaisten vapaalle liikkuvuudelle.

2.13 Direktiiviehdotus noudattaa Yhdistyneiden kansakuntien kestävän kehityksen tavoitteita ([3]) edistäessään osaltaan sitä, että kaupungeista ja elinympäristöistä saadaan tehtyä vuoteen 2030 mennessä osallistavampia, turvallisempia, selviytymiskykyisempiä ja kestävämpiä ja kaikille voidaan antaa mahdollisuus käyttää turvallisia, edullisia, esteettömiä ja kestäviä liikennejärjestelmiä. Se sopii myös yhteen vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden kanssa, sillä se sisältää uusia sääntöjä automaattivaihteistoista sekä enimmäispainosta suurimmalle osalle B-luokan päästöttömiä ajoneuvoja.

2.14 Direktiiviehdotuksessa kiinnitetään myös erityistä huomiota loukkaantumiselle alttiisiin tienkäyttäjiin, kuten pyöräilijöihin, jalankulkijoihin, potkulautailijoihin, vammaisiin tai liikuntarajoitteisiin henkilöihin, ja helpotetaan C- ja D-luokan ajokorttien uusimista, mikä hyödyttää kuljetusyrityksiä, jotka ovat enimmäkseen pk-yrityksiä.

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/126/EY, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, ajokorteista (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).

([3]) https://sdgs.un.org/goals

Liikenneturvallisuus ja lainvalvonnan vahvistaminen

2.15 Euroopan unioni asetti vuonna 2018 tavoitteeksi vähentää liikennekuolemien määrää 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Valitettavasti helmikuussa 2023 julkaistussa viimeisimmässä raportissa esitetyt luvut ovat hälyttäviä: viime vuonna Euroopan teillä kuoli liikenneonnettomuuksissa 20 600 henkilöä.

2.16 Tiettyjen ajokieltojen koko unionin laajuisesta voimassaolosta annetulla direktiiviehdotuksella COM(2023) 128 final pyritään vähentämään rankaisematta jättämistä siten, että kansallisille viranomaisille annetaan pääsy kansallisiin ajokorttirekistereihin ja parannetaan viranomaisten yhteistyötä sakkojen perinnässä.

2.17 Siinä ehdotetaan, että ylinopeuksien alalla jo tehtävää yhteistyötä laajennetaan koskemaan myös muita liikennerikkomuksia, esimerkiksi turvavälien noudattamatta jättämistä, vaarallisia ohituksia erityisesti valkoisten sulkuviivojen kohdalla ja vaarallista pysäköintiä.

2.18 Ehdotetulla uudistuksella pyritään parantamaan ajo-opetusta, sillä Euroopassa kahdessa viidestä kuolemaan johtaneista onnettomuuksista mukana on alle 30-vuotias kuljettaja. Siinä on tarkoitus tiukentaa lainvalvontaa tapauksissa, joissa ajoneuvoa kuljetetaan alkoholin vaikutuksen alaisena, ottamalla käyttöön vähintään kahden vuoden koeaika juuri ajokortin saaneille aloitteleville kuljettajille. Tällöin ajamiseen alkoholin vaikutuksen alaisena sovelletaan nollatoleranssia ([4]).

2.19 Direktiiviehdotus kattaa myös ne liikennerikkomukset, joihin syyllistyvät kuljettajat, jotka eivät asu siinä jäsenvaltiossa, jossa rikkomus tapahtuu. Vuonna 2019 yli 40 prosenttia kuljettajista, jotka syyllistyivät liikennerikkomukseen muussa EU-maassa kuin asuinmaassaan, eivät joutuneet syytteeseen tai eivät maksaneet sakkoa, ja vain 50 prosenttia liikennerikkomukseen syyllistyneistä tunnistettiin.

2.20 Direktiiviehdotuksen mukaan maassa ja maan ulkopuolella asuvia olisi kohdeltava yhdenvertaisesti liikennerikkomustapauksissa, ja sakot olisi voitava maksaa verkossa. Siinä täsmennetään kuitenkin, että jokainen maa säilyttää syytteeseenpanoa ja seuraamuksia koskevan lainsäädäntönsä.

2.21 Uudistuksen tarkoituksena on siis antaa kansallisille viranomaisille pääsy kansallisiin rekistereihin ja parantaa viranomaisten välistä yhteistyötä sakkojen perinnässä. Yhteistyötä, jota tehdään jo ylinopeuksien alalla, laajennetaan koskemaan myös muita liikennerikkomuksia, esimerkiksi turvavälien noudattamatta jättämistä, vaarallisia ohituksia ja vaarallista pysäköintiä.

2.22 Uudistukseen sisältyy myös mahdollisuus ajokortin pois ottamiseen kaikissa EU-maissa sekä ajokortin pysyvää tai määräaikaista peruuttamista koskevien sääntöjen yhdenmukaistamiseen vastavuoroisen tunnustamisen periaatteen ansiosta tapauksissa, joissa on kyse liikennevalojen noudattamatta jättämisestä, vaarallisesta ylinopeudesta taikka alkoholi- tai huumetestistä kieltäytymisestä.

3. **Erityistä**

3.1 ETSK katsoo, että yhteistä liikennepolitiikkaa koskevaan SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohtaan perustuva direktiiviehdotus ajokielloista ei anna riittäviä takeita päällekkäisyyden välttämisestä rikosasiayhteistyön soveltamisalan kanssa. Suunniteltu tietojenvaihto koskee rangaistavia tekoja ja edellyttää poliisiyhteistyötä, josta määrätään SEUT-sopimuksen 87 artiklassa, ja rikosoikeudellista yhteistyötä, josta määrätään SEUT-sopimuksen 82 artiklassa. Ehdotettu direktiivi perustuu kuitenkin yksinomaan SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohtaan.

3.2 Komitea toteaa, että ehdotuksessa korostetaan inhimillistä tekijää, mutta siinä ei oteta huomioon, että monet liikenneonnettomuudet johtuvat teiden kunnossapidon puutteista, eikä siinä mainita lainkaan tieinfrastruktuurien haltijoiden vastuuta. ETSK katsoo, että direktiiviehdotuksen vuorovaikutus ja jopa päällekkäiset toimenpiteet direktiivin (EU) 2019/1936 kanssa saattavat heikentää suunniteltujen toimenpiteiden vaikuttavuutta hajanaisten oikeudellisten välineiden takia. Komissio tarkastelee parhaillaan kyseisen direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä.

3.3 Ajokieltoja koskevan direktiiviehdotuksen 5 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan henkilötodistuksessa mainittu henkilötunnus kuuluu tarvittaessa sähköisiin tietoihin, joihin kansallisilla viranomaisilla on pääsy. Digitaalista ajokorttia koskevan direktiiviehdotuksen liitteen I kohdassa 6 mainitaan erikseen, että kansallisen henkilötodistuksen numero kuuluu henkilötodistuksen mikrosiruun sisältyviin tietoihin, jotka ovat luettavissa kortinlukijalla. Henkilötunnuksella pääsee kuitenkin useissa jäsenvaltiossa käsiksi myös asianomaisen henkilön potilasasiakirjoihin.

([4]) Komission kanssa käytyjen keskustelujen pohjalta voidaan todeta, että nollatoleranssilla tarkoitetaan sitä, mikä on teknisesti järkevää.

3.4 ETSK huomauttaa, että yleisessä tietosuoja-asetuksessa kielletään periaatteessa henkilökohtaisten terveystietojen käsittely, sillä ne ovat arkaluonteisia tietoja. Komitea kehottakin selventämään direktiiviehdotusta tämän asian suhteen.

3.5 Komissio voi antaa 5 artiklan 2 kohdan c alakohdan täytäntöönpanosta täytäntöönpanosäädöksen komiteamenettelyä noudattaen jo ennen direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä. ETSK pitää valitettavana tätä säännöstä, joka mahdollistaa direktiivin täytäntöönpanotoimenpiteiden hyväksymisen jo ennen kuin direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä jäsenvaltioissa, sillä se heikentää oikeusvarmuutta ohittaessaan säädöshierarkian ja ajallisen soveltamisen periaatteen.

3.6 Nuorille tarjotaan mahdollisuus aloittaa avustettu ajoharjoittelu kuorma-autolla 17-vuotiaasta lähtien. Tavoitteena on kannustaa nuoria valitsemaan kuorma-autonkuljettajan ammatti kuljettajapulan ratkaisemiseksi. ETSK katsoo, että tämä on vain osittainen ratkaisu ongelmaan. Ammatin houkuttavuuden lisäämiseksi on myös mukautettava kuorma-autonkuljettajien ammattikoulutusta ja parannettava työoloja ja -ehtoja sekä palkkoja. ETSK kehottaa komissiota kannustamaan työnantajia parantamaan tilannetta kaikin keinoin, esimerkiksi lisäämällä koulutusta tai toteuttamalla valistustoimia jäsenvaltioissa.

3.7 ETSK katsoo, että jäsenvaltioiden olisi voitava sallia vähintään 18-vuotiaiden kuljettajien kuljettaa D- ja DE-luokan linja-autoja ja ajoneuvoja alueellaan ilman 50 kilometrin matkarajoitusta.

3.8 Ajokorttiuudistuksessa 16–21-vuotiaille B1-luokan ajokortin haltijoille annetaan mahdollisuus kuljettaa ajoneuvoja, joilla on alhainen maksiminopeus. Tämä on mielenkiintoinen ehdotus. Sen tavoitteena on rajoittaa turvattomien kevytmoottoripyörien ja skoottereiden käyttöä ja auttaa täyttämään julkisen liikenteen puutetta tietyillä alueilla, varsinkin kun ajoneuvoja, joiden maksiminopeus on alhainen, voivat käyttää myös muut kuin B-ajokortin haltijat, vaikkapa ikääntyneet henkilöt siirtymisen välineenä, kun heidän ajokykynsä alkaa heikentyä. ETSK kannattaa tällaista kehitystä.

3.9 Olisi myös voitava rajoittaa ajoneuvojen nopeutta muilla kuin komission ehdottamilla nopeusrajoituksilla. Elektroniset nopeudenrajoittimet ovat luotettava ja ajanmukainen vaihtoehto. Jäsenvaltiot voisivat puolestaan määrätä seuraamuksia moottorien nopeusrajoitusten laittomasta muuttamisesta.

3.10 ETSK kannattaa myös suunnitelmaa antaa B-luokan ajokortin haltijoille mahdollisuus kuljettaa vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja, joiden paino on enintään 4 250 kg, sillä näin voitaisiin nopeuttaa kevyiden kuorma-autojen sähköistämistä ja helpottaa kuljettajapulaa. Lisäksi ajoneuvojen valmistajilla on jo suuri määrä 3 500–4 250 kg:n painoisia sähkökäyttöisiä pakettiautoja, joiden kantavuus vastaa markkinoilla tällä hetkellä olevien dieselpakettiautojen kantavuutta.

3.11 ETSK katsoo, että autokoulun teoreettisen opetuksen ja käytännön ajotuntien jälkeen kuorma-auton kuljettajan ajoharjoittelua suorittavan olisi saatava käytännön ajokokemusta erikoistuneen opettajan ohjauksessa. Opettajien olisi saatava tätä varten erityistä koulutusta.

3.12 Suunnitellussa uudistuksessa olisi säädettävä, että 17-vuotias saisi kuljettaa raskasta ajoneuvoa vasta pitkän avustetun ajoharjoittelun ja vaativan ajokokeen jälkeen. Direktiiviehdotusta olisi näin ollen täydennettävä vastaavasti.

Bryssel 14. kesäkuuta 2023.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Oliver RÖPKE