Tuairim ó Choiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa — Togra le haghaidh Treoir ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le ceadúnais tiomána, lena leasaítear Treoir (AE) 2022/2561 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle, Rialachán (AE) 2018/1724 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus lena n-aisghairtear Treoir 2006/126/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle agus Rialachán (AE) Uimh. 383/2012 ón gCoimisiún

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

agus — Togra le haghaidh Treoir ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle maidir le héifeacht uile Aontais a bheith ag dícháiliúcháin tiomána áirithe

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

(2023/C 293/19)

Rapóirtéir: **Philippe CHARRY**

Comhairliúchán	Parlaimint na hEorpa, 17.4.2023
	Comhairle an Aontais Eorpaigh, 20.4.2023 agus 26.4.2023
Bunús dlí	Airteagal 91(1) agus Airteagal 304 den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh
Rannóg atá freagrach	Iompar, Fuinneamh, Bonneagar agus an tSochaí Faisnéise
Dáta a glactha sa rannóg	16.5.2023
Dáta a glactha sa seisiún iomlánach	14.6.2023
Seisiún iomlánach Uimh.	579
Toradh na vótála	
(ar son/in aghaidh/staonadh)	210/1/2

1. **Conclúidí agus moltaí**

1.1. Is éard is aidhm don phacáiste reachtach atá molta ag an gCoimisiún Eorpach a áirithiú nach bhfaigheadh duine ar bith bás ar aon mhodh iompair ar bhóithre an Aontais Eorpaigh faoi 2050. Tugtar aghaidh sa tuairim seo ar dhá ghné den athchóiriú, eadhon, ar thaobh amháin, ceadúnas tiomána digiteach a thabhairt isteach agus, ar an taobh eile, forfheidhmiú cionta sábháilteachta ar bhóithre uile an Aontais a neartú.

1.2. Tá sé mar chuspóir freisin ceadúnas tiomána digiteach a chur ar fáil do thiománaithe an Aontais Eorpaigh chun deireadh a chur leis na difríochtaí agus leis na moilleanna riaracháin ó Bhallstát go chéile maidir le hiarratais ar mhalartú ceadúnas ó thiománaithe eachtracha a phróiseáil, rud a chuireann bac ar an tsaoirse gluaiseachta. Beifear in ann an ceadúnas tiomána seo a choinneáil ar an bhfón póca nó ar mheán digiteach ar bith eile. Tá Coiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa (CESE) i bhfách leis an gcuspóir sin, ach tá súil aige go mbeidh ceadúnais tiomána pháipéarbhunaithe ar fáil do thiománaithe ar mian leo a leithéid a bheith acu. Ina theannta sin, ar mhaithe le cuimsiú digiteach gach aoisghrúpa, molann CESE oiliúint agus cóitseáil phearsantaithe in aisce a chur ar fáil maidir le conas ceadúnais tiomána dhigiteacha nua a úsáid.

1.3. Ar an gcaoi chéanna, molann CESE deireadh a chur leis an laghdú ar bhailíocht ceadúnas tiomána ar bhonn aoise i gcás daoine atá 70 bliain d'aois nó os a chionn sin, rud dá bhforáiltear in Airteagal 10 den Togra le haghaidh Treoir maidir le ceadúnais tiomána. Iarrann sé go mbeadh cur chuige neamh-idirdhealaitheach ann, le measúnú docht liachta, a bheadh infheidhme maidir le gach tiománaí a bhfuil lagú sainaitheanta air a chuirfeadh isteach ar a chumas tiomána.

1.4. Ba mhaith le CESE go ndéanfadh an Togra le haghaidh Treoir maidir le dícháiliúcháin tiomána coimircí níos fearr a sholáthar i gcoinne an riosca forluí a bheith ann le réimse an chomhair in ábhair choiriúla. Go deimhin, an malartú faisnéise atá beartaithe maidir le cionta arna ndéanamh ag tiománaithe, is amhlaidh atá sé bunaithe ar Airteagal 91(1)(c) den Chonradh ar Fheidhmiú an Aontais Eorpaigh (CFAE) maidir leis an gcomhbheartas iompair, cé gur cosúil go mbaineann an malartú faisnéise atá beartaithe idir na húdaráis náisiúnta le cionta coiriúla atá bunaithe ar phrionsabail an chomhair póilíneachta, dá bhforáiltear in Airteagal 87 CFAE, agus an chomhair bhreithiúnaigh in ábhair choiriúla, dá bhforáiltear in Airteagal 82 CFAE.

1.5. Tugann CESE dá aire go bhfuil an pacáiste reachtaíochta dírithe ar an ngné dhaonna cé gurb í an easpa cothabhála a dhéantar ar na bóithre is cúis le go leor tionóiscí bóthair agus tugann sé dá aire freisin nach luaitear an fhreagracht atá ar na bainisteoirí bonneagair bóithre ina leith in aon chor. Dar le CESE, i bhfianaise na hidirghníomhaíochta le Treoir (AE) 2019/1936 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([1]), Treoir a bhfuil faireachán á dhéanamh ag an gCoimisiún ar a trasuí faoi láthair, agus fiú i bhfianaise fhorluí na mbeart éagsúil, tá an baol ann go mbainfí an bonn ó éifeachtacht na Treorach atá beartaithe trí ionstraimí dlíthiúla atá ró-ilroinnte a chruthú.

1.6. Foráiltear leis an Togra le haghaidh Treoir maidir le dícháiliúcháin tiomána, i gcás inar gá, go mbeidh an uimhir aitheantais náisiúnta a luaitear ar an gcárta aitheantais mar chuid de na sonraí leictreonacha a mhalartaítear idir na húdaráis náisiúnta. Mar sin féin, i roinnt mhaith Ballstát is féidir trí bhíthin na huimhreach aitheantais náisiúnta rochtain a fháil ar chomhad leighis an duine lena mbaineann. Tugann CESE dá aire go dtoirmisctear i bprionsabal leis an Rialachán Ginearálta maidir le Cosaint Sonraí próiseáil sonraí a bhaineann leis an tsláinte toisc gur sonraí 'íogaire' iad. Dá bhrí sin, tá CESE ag iarraidh go ndéanfaí an Togra le haghaidh Treorach a shoiléiriú ina leith sin.

1.7. Ba mhaith le CESE go mbainfí den togra reachtach an fhoráil lena gceadaítear bearta cur chun feidhme a ghlacadh don Treoir maidir le dícháiliúcháin tiomána fiú sula ndéantar í a thrasuí sna Ballstáit, toisc go sáraíonn sin prionsabal na deimhneachta dlíthiúla, prionsabal ordlathas na norm agus prionsabal a gcur i bhfeidhm in imeacht ama.

1.8. Tugann CESE dá aire gur féidir cead a thabhairt do dhaoine óga tosú ar leoraithe a thiomáint ó 17 mbliana d'aois amach. Tá sé á thabhairt chun suntais aige freisin gur gá an ghairmoiliúint a chuirtear ar thiománaithe feithiclí earraí troma a oiriúnú agus a ndálaí oibre agus a bpá a fheabhsú d'fhonn an post a dhéanamh níos tarraingtí. Iarrann sé ar an gCoimisiún fostóirí a spreagadh chun feabhas a chur ar chúrsaí ar gach bealach dá bhfuil ann, cuir i gcás trí oiliúint a neartú nó feasacht a ardú sna Ballstáit.

1.9. Molann CESE comhchuibhiú a dhéanamh d'fhonn a áirithiú, tar éis dóibh oiliúint theoiriciúil a fháil sa scoil tiomána agus ceachtanna tiomána praiticiúla, go bhfaigheadh ábhair tiománaithe feithiclí earraí troma taithí phraiticiúil tiomána i dteannta teagascóir sainoilte. Ní cheadófaí do thiománaí 17 mbliana d'aois feithiclí earraí troma a thiomáint ach amháin tar éis dó tástáil tiomána fhada sonrach a chur de, mar ba cheart. Tá CESE ag iarraidh go mba chéim sa treo sin an Togra le haghaidh Treorach.

2. **Barúlacha ginearálta**

2.1. Is éard is aidhm don phacáiste reachtach atá molta ag an gCoimisiún a áirithiú nach dtarlóidh bás ar bith ar aon mhodh iompair ar bhóithre an Aontais Eorpaigh (AE) faoi 2050, agus go ndéanfar líon na mbásanna ar bhóithre a laghdú 50 % faoi 2030. Moltar ann ceadúnas tiomána digiteach a thabhairt isteach a bheidh bailí i ngach Ballstát agus forfheidhmiú trasteorann na rialacha maidir le dícháiliúcháin tiomána a fheabhsú. Tugann an Coimisiún dá aire gurb iad na leoraithe agus na gluaisteáin is cúis le formhór na dtionóiscí marfacha, agus gur d'úsáideoirí leochaileacha a bhaineann 70 % de na timpistí a tharlaíonn i gceantair uirbeacha.

2.2. Dírítear sa tuairim seo ar dhá cheann de thograí an phacáiste reachtaigh, lena n-áirítear gné a bhaineann le cosc agus gné a bhaineann le forfheidhmiú:

— is éard atá i gceist le taobh an choisc tiománaithe a ullmhú ar bhealach níos fearr le haghaidh na bhfeithiclí astaíochtaí nialasacha agus tiománaithe a ullmhú le tiomáint ar bhóithre na cathrach, taobh le níos mó rothar, le feithiclí dhá roth eile agus le go leor coisithe;

— áirítear leis an bhforfheidhmiú rochtain níos fearr ar chláir feithiclí atá i seilbh na mBallstát maille le comhar feabhsaithe idir na Ballstáit agus cionta á n-imscrúdú.

2.3. An bhéim ar leith a leagtar sa phacáiste reachtach ar fheithiclí leictreacha, tá sin i gcomhréir freisin leis na cuspóirí maidir leis an lorg carbóin, na hastaíochtaí gás ceaptha teasa agus an truailliú torainn a laghdú.

2.4. Cuirtear san áireamh freisin éabhlóid theicneolaíoch feithiclí, an t-aistriú ó bhoscaí luais láimhe go boscaí uathoibríocha, agus athruithe ar mheáchan na bhfeithiclí.

Ceadúnas tiomána digiteach

2.5. Sa *Togra le haghaidh Treoir COM(2023) 127 final*, déantar foráil maidir le ceadúnas tiomána digiteach a thabhairt isteach ó 2023 ar aghaidh. Tá forálacha ann freisin maidir leis an aistriú chuig 'feithiclí saor ó astaíochtaí' a éascú.

([1]) Treoir (AE) 2019/1936 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 23 Deireadh Fómhair 2019 lena leasaítear Treoir 2008/96/CE maidir le sábháilteacht an bhonneagair bóthair a bhainistiú (IO L 305, 26.11.2019, lch. 1).

2.6. Leis na rialacha sin, leasaítear Treoir 2006/126/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle ([2]), arb é an cuspóir a bhí léi an tsábháilteacht ar na bóithre a fheabhsú agus saoirse gluaiseachta a éascú, tríd an méid seo a leanas a thabhairt isteach:

— ceadúnas tiomána éigeantach aonair AE do gach tiománaí ó 2033 ar aghaidh chun cosaint níos fearr i gcoinne na calaoise agus an ghóchumtha a áirithiú;

— catagóiriú ceadúnas tiomána de réir an chineáil feithicle agus na haoise íosta le haghaidh tiomána;

— athnuachan riaracháin éigeantach a dhéanamh ar gach ceadúnas tiomána nua uair sna deich mbliana;

— simpliú ar an ualach riaracháin do thiománaithe a athraíonn a n-áit chónaithe go Ballstát eile;

— caighdeáin íosta chomhchoiteanna a chur i bhfeidhm maidir le scileanna, eolas agus folláine coirp agus mheabhrach tiománaithe;

— rochtain de réir a chéile ar ghluaisrothair chumhachtacha bunaithe ar aois íosta agus ar thaithí roimhe sin ar ghluaisrothair nach bhfuil chomh cumhachtach céanna;

— líonra a chruthú chun faisnéis faoi cheadúnais tiomána a mhalartú idir na húdaráis náisiúnta (RESPER).

2.7. Tá dhá phríomhchúis leis an gceathrú hathbhreithniú seo ar na rialacha maidir le ceadúnais tiomána. Ar thaobh amháin, tá ról nach beag ag cumas, iompar agus sláinte an tiománaí i dtaca le líon nach beag de na tionóiscí marfacha ar na bóithre, nó bíonn iarmhairtí tromchúiseacha nó gortuithe neamh-mharfacha mar thoradh orthu. Is fíor go dtéann an iomarca sealbhóirí ceadúnais ar an roth agus gan iad in inmhe tiomáint. I ndáil leis sin, is cosúil nach bhfuil an critéar aoise cinntitheach a thuilleadh, mar léiríonn staidéir a rinneadh nach bhfuil baint shonrach ag critéir shonracha leighis áirithe a bhaineann le húsáid drugaí, meabhairshláinte, titimeas, diaibéiteas, sláinte an chroí agus aipnia chodlata go sonrach le haois, agus gur mó an tábhacht atá leo ná le ceist na haoise chun oiriúnacht an duine chun tiomána a chinneadh.

2.8. Ar an taobh eile, tá feasacht theoranta ar rioscaí, ar eolas agus ar chleachtas ag tiománaithe óga. Is léir ón líon ard tionóiscí a bhaineann le tiománaithe óga nach bhfuil na ceanglais maidir le ceadúnas tiomána a fháil oiriúnach go hiomlán do chuspóir na sábháilteachta ar na bóithre.

2.9. Ina theannta sin, beidh tionchar ag teacht chun cinn leanúnach na nithe seo a leanas – tiomáint chuidithe, coscánú éigeandála uathoibríoch agus feithiclí uathoibrithe – ar an tiomáint, rud a chuirfidh Treoir 2006/126/CE atá i bhfeidhm faoi láthair ó bhail.

2.10. Dealraíonn sé freisin go bhfuil bac ar shaorghluaiseacht shaoránaigh na hEorpa mar gheall ar na foirmiúlachtaí riaracháin a bhaineann le ceadúnas tiomána a fháil, a aithint, a choimeád cothrom le dáta nó a mhalartú i mBallstát seachas an Ballstát inar eisíodh é. Cruthaíonn critéir áirithe de chuid Threoir 2006/126/CE, amhail 'gnáthchónaí', fadhbanna iomadúla maidir le léirmhíniú, sa mhéid nach bhféadfaidh roinnt sealbhóirí ceadúnais tiomána tiomáint ar feadh níos mó ná sé mhí ina dtír chónaithe nua i gcásanna áirithe. Ina theannta sin, uaireanta bíonn sé deacair ar shaoránaigh den Aontas a bhfuil cónaí orthu i mBallstát eile a dtástáil tiomána a chur díobh i dteanga nach í a dteanga féin í, go háirithe ós rud é nach gcuirtear cúnamh ó ateangaire ar fáil dóibh chuige sin.

2.11. Ina theannta sin, níl aon rialacha comhchoiteanna ann maidir le haitheantas a thabhairt do cheadúnais tiomána arna n-eisiúint i dtríú tír do dhuine a théann chun cónaithe san Aontas, agus é á chur san áireamh go bhféadfadh sé nach n-aithneofaí ceadúnas arna eisiúint ag Ballstát amháin mar cheadúnas bailí i mBallstát eile.

2.12. Ar deireadh, déanann go leor Ballstát foráil do cheadúnas tiomána digiteach, nó tá ceadúnas tiomána digiteach tugtha isteach acu cheana, ceadúnas atá bailí gan an ceanglas cárta aitheantais an tiománaí a thaispeáint. Mar sin féin, ní fhoráiltear i dTreoir 2006/126/CE ach d'aithint ceadúnas tiomána i bhfoirm páipéir amháin, rud a chuireann bac nua ar shaorghluaiseacht shaoránaigh na hEorpa.

2.13. Tá an Togra le haghaidh Treorach i gcomhréir le Spriocanna Forbartha Inbhuanaithe na Náisiún Aontaithe ([3]) ós aidhm dóibh cabhrú le cathracha agus timpeallachtaí maireachtála a dhéanamh níos cuimsithí, níos sábháilte, níos athléimní agus níos inbhuanaithe faoi 2030, agus rochtain ar chórais iompair atá sábháilte, inacmhainne, inrochtana agus inbhuanaithe a chur ar fáil do chách. Tá an Togra i gcomhréir freisin le cuspóirí an Chomhaontaithe Ghlais ós rud é go ndéantar foráil ann do rialacha nua maidir le boscaí luais uathoibríocha agus maidir le meáchan uasta le haghaidh fhormhór na bhfeithiclí astaíochtaí nialasacha ar de chatagóir B iad.

2.14. Tugtar aird ar leith ann freisin ar úsáideoirí leochaileacha bóithre, amhail rothaithe, coisithe, lucht úsáidte scútar, daoine faoi mhíchumas nó daoine a bhfuil a soghluaisteacht laghdaithe, agus éascófar athnuachan ceadúnas ar de chatagóir C agus de chatagóir D iad, rud atá fabhrach do ghnóthais iompair, ar FBManna iad den chuid is mó.

([2]) Treoir 2006/126/CE ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 20 Nollaig 2006 maidir le ceadúnais tiomána (IO L 403, 30.12.2006, lch. 18).

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

Sábháilteacht ar na bóithre agus breis forfheidhmiúcháin

2.15. In 2018, leag an tAontas Eorpach síos mar sprioc dó féin líon na mbásanna ar na bóithre a laghdú 50 % faoi 2030. Ar an drochuair, is cúis an-mhór imní iad na figiúirí sa tuarascáil is déanaí a foilsíodh i mí Feabhra 2023: maraíodh 20 600 duine i dtimpistí bóthair san Eoraip anuraidh.

2.16. Leis an Togra le haghaidh Treoir COM(2023) 128 final maidir le héifeacht uile-Aontais a bheith ag dícháiliúcháin tiomána áirithe, laghdaítear an tsaoirse ó phionós trí chead a thabhairt do na húdaráis náisiúnta rochtain a bheith acu ar chláir náisiúnta ceadúnas tiomána, agus trí fheabhas a chur ar an gcomhar eatarthu maidir le fíneálacha a aisghabháil.

2.17. Moltar ann go leathnófaí an comhar sin, comhar atá ann cheana féin i réimse an luais, chuig cionta eile, amhail mainneachtain cloí le hachair sábháilteachta i leith feithiclí eile, feithiclí eile a scoitheadh go contúirteach ar an mbóthar, go háirithe trí línte bána a thrasnú, agus páirceáil chontúirteach.

2.18. Is éard is aidhm don athchóiriú atá beartaithe feabhas a chur ar an gcaoi a bhfoghlaimítear an tiomáint, ós rud é gur tiománaithe faoi bhun 30 bliain d'aois a bhuailtear in dhá cheann as gach cúig thionóisc mharfacha san Eoraip. Déantar foráil ann maidir le forfheidhmiú níos déine i gcás daoine a bheith ag tiomáint agus an t-alcól ag obair orthu, trí thréimhse phromhaidh dhá bhliain ar a laghad a thabhairt isteach do thiománaithe a bhfuil ceadúnas faighte den chéad uair acu, agus riail a thabhairt isteach a chinntíonn nach nglactar beag ná mór le daoine a bheith ag tiomáint faoi thionchar alcóil ([4])

2.19. Cumhdaítear sa Togra le haghaidh Treorach sáruithe arna ndéanamh ag tiománaithe nach bhfuil cónaí orthu sa Bhallstát ina ndearna siad an cion. In 2019, i gcás níos mó ná 40 % de na tiománaithe a rinne cion i mBallstát eile seachas an tír ina bhfuil cónaí orthu, níor ionchúisíodh iad ná níor íoc siad fíneáil dá dheasca sin, agus níor sainaithníodh ach 50 % de dhéantóirí na gcionta sin.

2.20. De réir an Togra le haghaidh Treorach, ba cheart caitheamh ar an gcaoi chéanna le cónaitheoirí agus neamhchónaitheoirí araon i gcás sáruithe agus ba cheart é a bheith de rogha acu fíneálacha a íoc trí bhíthin tairseach TF. Sonraítear ann, áfach, go gcoinneoidh gach tír a reachtaíocht féin maidir le coiriúlú agus pionóis.

2.21. Dá bhrí sin, beartaítear leis an athchóiriú go gceadófar do na húdaráis náisiúnta rochtain a bheith acu ar chláir náisiúnta agus go gcuirfear feabhas ar an gcomhar eatarthu agus fíneálacha á n-aisghabháil. Leathnófar an comhar sin, comhar atá ann cheana féin i réimse an luais, chuig cionta eile, amhail mainneachtain cloí le hachair sábháilteachta i leith feithiclí eile, feithiclí eile a scoitheadh go contúirteach ar an mbóthar, agus páirceáil chontúirteach.

2.22. Foráiltear leis an athchóiriú freisin go bhféadfar ceadúnais tiomána a tharraingt siar i ngach Ballstát de chuid an Aontais agus comhchuibhiú a dhéanamh ar na rialacha maidir le ceadúnais tiomána a chur ar fionraí agus a chur ar ceal trí phrionsabal an aitheantais fhrithpháirtigh i gcás nach ngéillfidh tiománaí do shoilse tráchta, i gcás ina sáróidh sé go contúirteach an teorainn luais údaraithe agus i gcás ina ndiúltóidh sé dul faoi thástálacha alcóil nó drugaí.

3. **Barúlacha sonracha**

3.1. Measann CESE nach ndéantar leis an Togra le haghaidh Treoir maidir le dícháiliúcháin tiomána, togra atá bunaithe ar Airteagal 91(1)(c) CFAE maidir le cur chun feidhme an chomhbheartais iompair, coimircí leordhóthanacha a sholáthar i gcoinne an riosca forluí a bheith ann le réimse an chomhair in ábhair choiriúla. Go deimhin, baineann an malartú faisnéise atá beartaithe le cionta coiriúla agus tá comhar póilíneachta i gceist leis freisin faoi Airteagal 87 CFAE chomh maith le comhar breithiúnach a bhaineann le hábhair choiriúla faoi Airteagal 87 CFAE; ar a shon sin, is ar Airteagal 91(1)(c) de CFAE, agus air amháin, atá an Treoir atá beartaithe bunaithe.

3.2. Tugann CESE dá aire go bhfuil an Togra seo dírithe ar an ngné dhaonna, ach ní thugtar aird ann ar an gcaoi arb í an easpa cothabhála a dhéantar ar na bóithre is cúis le go leor tionóiscí bóthair, agus tugann sé dá aire freisin nach luaitear an fhreagracht atá ar na bainisteoirí bonneagair bóithre ina leith in aon chor. Dar le CESE, i bhfianaise na hidirghníomhaíochta le Treoir (AE) 2019/1936, Treoir a bhfuil faireachán á dhéanamh ag an gCoimisiún ar a trasuí faoi láthair, agus fiú i bhfianaise fhorluí na mbeart éagsúil, tá an baol ann go mbainfí an bonn ó éifeachtacht na Treorach atá beartaithe trí ionstraimí dlíthiúla atá ró-ilroinnte a chruthú.

3.3. Foráiltear in Airteagal 5(2)(c) den Togra le haghaidh Treoir maidir le dícháiliúcháin tiomána, i gcás inar gá, go mbeidh an uimhir aitheantais náisiúnta a luaitear ar an gcárta aitheantais mar chuid de na sonraí leictreonacha a mbeidh rochtain ag na húdaráis náisiúnta orthu. Luaitear go sainráite i bPointe 6 d'Iarscríbhinn I a ghabhann leis an Togra le haghaidh Treoir maidir le ceadúnais tiomána dhigiteacha gur sonraí stóráilte ar mhicrishlis agus inléite ag léitheoir cártaí aitheantais a bheidh in uimhir an chárta aitheantais náisiúnta. Mar sin féin, i roinnt mhaith Ballstát is féidir trí bhíthin na huimhreach aitheantais náisiúnta rochtain a fháil ar chomhad leighis an duine lena mbaineann.

([4]) Tar éis an cheist a phlé leis an gCoimisiún, soiléiríodh gur cheart coincheap na neamhfhulaingthe a thuiscint i bhfianaise an méid atá réasúnta go teicniúil.

3.4. Tugann CESE dá aire go dtoirmisctear i bprionsabal leis an Rialachán Ginearálta maidir le Cosaint Sonraí próiseáil sonraí a bhaineann leis an tsláinte toisc gur sonraí 'íogaire' iad. Dá bhrí sin, tá CESE ag iarraidh go ndéanfaí an Togra le haghaidh Treorach a shoiléiriú ina leith sin.

3.5. D'fhéadfaí cur chun feidhme Airteagal 5(2)(c) a leagan síos i ngníomh cur chun feidhme arna ghlacadh ag an gCoimisiún faoin nós imeachta coiste, fiú roimh dháta an trasuite. Is oth le CESE an fhoráil sin lena gceadaítear bearta cur chun feidhme le haghaidh treorach a ghlacadh fiú sula ndéantar í a thrasuí sna Ballstáit, toisc go mbaineann sí an bonn ón deimhneacht dhlíthiúil trí neamhaird a thabhairt ar phrionsabal ordlathas na norm agus ar a gcur i bhfeidhm in imeacht ama.

3.6. Dar le CESE, má thugtar cead do dhaoine óga tosú ar leoraithe a thiomáint ó 17 mbliana d'aois ar aghaidh, agus tionlacan leo, i ndóchas iad a spreagadh chun gairm an tiománaí a roghnú, de thoradh go bhfuil ganntanas tiománaithe leoraithe ann, ní leigheasfar ach cuid den fhadhb. Is gá freisin gairmoiliúint tiománaithe leoraithe a oiriúnú agus a ndálaí oibre agus a bpá a fheabhsú d'fhonn an post a dhéanamh níos tarraingtí. Iarrann sé ar an gCoimisiún fostóirí a spreagadh chun feabhas a chur ar chúrsaí ar gach bealach dá bhfuil ann, cuir i gcás trí oiliúint a neartú nó feasacht a ardú sna Ballstáit.

3.7. Measann CESE gur cheart do na Ballstáit a bheith in ann tiománaithe atá 18 mbliana d'aois nó os a chionn sin a cheadú chun busanna agus feithiclí ar de chatagóir D/DE iad a thiomáint ar a gcríoch, gan an fhadteorainn 50 km.

3.8. Foráiltear le hathchóiriú an cheadúnais tiomána gur féidir tiománaithe óga idir 16 agus 21 bhliain d'aois ag a bhfuil ceadúnas B1 a cheadú chun gluaisteáin ar luas teoranta a thiomáint. Is togra fónta é seo lenar féidir teorainn a chur le húsáid gluaisrothar éadrom nó scútar neamhsháibháilte agus lenar féidir an easpa iompair phoiblí i roinnt réigiún a chur ina ceart, go háirithe ós rud é gur féidir le tiománaithe nach bhfuil an ceadúnas B acu gluaisteáin ar luas teoranta a úsáid nó fiú leas a bhaint astu mar réiteach sealadach do dhaoine scothaosta a bhfuil cumas laghdaithe tiomána acu. Tacaíonn CESE leis an dul chun cinn sin.

3.9. Ba cheart é a bheith indéanta luas gluaisteán a theorannú freisin trí mhodhanna eile seachas tríd an teorainn luais a mholann an Coimisiún a chur i bhfeidhm. Is rogha mhalartach iontaofa agus nua-aimseartha iad na feistí teorannaithe luais leictreonacha. Ó thaobh na mBallstát de, d'fhéadfaidís foráil a dhéanamh do phionóis i gcás ina ndéanfaí teorainneacha luais innill a mhodhnú go neamhdhleathach.

3.10. Tacaíonn CESE freisin leis an bhféidearthacht atá beartaithe feithiclí breosla ionadúil a thiomáint a bhfuil suas le 4 250 kg meáchan acu ach ceadúnas B a bheith ag an tiománaí, ós rud é go bhféadfadh sé sin dlús a chur le leictriú an fhlít leoraithe éadroim agus an ganntanas tiománaithe a mhaolú. Thairis sin, tá líon mór veaineanna leictreacha idir 3 500 agus 4 250 kg tugtha isteach ag monaróirí feithiclí cheana féin, a bhfuil acmhainn luchtúcháin acu atá coibhéiseach le toilleadh na veaineanna díosail atá ar an margadh faoi láthair.

3.11. De réir CESE, tar éis dóibh oiliúint theoiriciúil a fháil sa scoil tiomána agus ceachtanna tiomána praiticiúla, ba cheart d'ábhair tiománaithe feithiclí earraí troma taithí phraiticiúil tiomána a fháil i dteannta teagascóir speisialaithe. Ba cheart oiliúint faoi leith a bheith curtha ar na monatóirí chun gur féidir an cuspóir sin a bhaint amach.

3.12. Ní cheadófaí do thiománaí 17 mbliana d'aois feithiclí earraí troma a thiomáint ach amháin tar éis dó tástáil tiomána fhada sonrach a chur de, mar ba cheart. Ba cheart, dá bhrí sin, an Togra le haghaidh Treorach a fhorlíonadh dá réir sin.

An Bhruiséil, an 14 Meitheamh 2023.

Uachtarán
Choiste Eacnamaíoch agus Sóisialta na hEorpa
Oliver RÖPKE