Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye –Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a vezetői engedélyekről, az (EU) 2022/2561 európai parlamenti és tanácsi rendelet és az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 383/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről

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

valamint

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról

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

(2023/C 293/19)

Előadó: **Philippe CHARRY**

Felkérés:	Európai Parlament: 2023.4.17.
	az Európai Unió Tanácsa: 2023.4.20. és 2023.4.26.
Jogalap:	EUMSZ 91. cikk (1) bekezdés és 304. cikk
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2023.5.16.
Elfogadás plenáris ülésen:	2023.6.14.
Plenáris ülésszak száma:	579.
A szavazás eredménye:	
(mellette/ellene/tartózkodott)	210/1/2

1. **Következtetések és ajánlások**

1.1. Az Európai Bizottság által javasolt jogalkotási csomag célja, hogy az Európai Unióban (EU) 2050-re nullára csökkenjen a közúti balesetek halálos áldozatainak száma. Ez a vélemény a reform két aspektusával foglalkozik: egyrészt a digitális vezetői engedély bevezetésével, másrészt a közúti közlekedésbiztonsági jogsértések szankcionálásának szigorításával az EU egész területén.

1.2. Az európai uniós járművezetők digitális vezetői engedéllyel való ellátása azt is célozza, hogy megszűnjenek a tagállamok közötti adminisztratív különbségek és késedelmek a külföldi járművezetők vezetői engedélyének cseréjére irányuló kérelmek feldolgozásában, amelyek akadályozzák a szabad mozgást. A vezetői engedélyt mobiltelefonon vagy más digitális adathordozón tárolják majd. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) támogatja ezt a célkitűzést, de szeretné, ha a papíralapú vezetői engedélyek továbbra is rendelkezésre állnának az arra igényt tartó járművezetők számára. Ezen túlmenően az összes korcsoport digitális integrációja érdekében az EGSZB személyre szabott és ingyenes képzést és tanácsadást javasol az új digitális vezetői engedélyek használatához.

1.3. Hasonlóképpen az EGSZB azt ajánlja, hogy szüntessék meg a vezetői engedélyek érvényességi idejének életkor alapján történő csökkentését, amint azt a vezetői engedélyekről szóló irányelvre vonatkozó javaslat 10. cikke előírja a 70 éves és annál idősebb személyek esetében. Olyan megkülönböztetésmentes megközelítést szorgalmaz, konkrét orvosi elbírálással, amely minden azonosított és a vezetési képességet befolyásoló hiányosságot mutató gépjárművezetőre alkalmazandó.

1.4. Az EGSZB azt szeretné, ha a járművezetéstől való eltiltásról szóló irányelvjavaslat nagyobb garanciákat nyújtana a büntetőügyekben folytatott együttműködés alkalmazási körével való átfedés kockázatával szemben. A járművezetők által elkövetett jogsértésekre vonatkozó, az irányelvben előirányzott adatcsere ugyanis az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) közös közlekedéspolitikáról szóló 91. cikke (1) bekezdésének c) pontján alapul, míg a nemzeti hatóságok közötti tervezett adatcsere inkább az EUMSZ 87. cikkében foglalt rendőrségi együttműködés, valamint az EUMSZ 82. cikkében foglalt, büntetőügyekben folytatott igazságügyi együttműködés elveihez kapcsolódó bűncselekményekre vonatkozik.

1.5. Az EGSZB megjegyzi, hogy a jogalkotási csomag az emberi tényezőt hangsúlyozza, holott számos közúti baleset oka az útkarbantartás hiánya, továbbá nem említi a közúti infrastruktúra üzemeltetőinek felelősségét. Az EGSZB véleménye szerint az (EU) 2019/1936 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([1]) való kölcsönhatás – amelynek a nemzeti jogba való átültetését az Európai Bizottság jelenleg figyelemmel kíséri –, sőt az egymást átfedő intézkedések is alááshatják a tervezett hatékonyságot azáltal, hogy túlságosan széttagolt jogi eszközrendszert hoznak létre.

1.6. A járművezetéstől való eltiltásról szóló irányelvre vonatkozó javaslat előírja, hogy szükség esetén a személyazonosító igazolványon feltüntetett nemzeti azonosító szám megosztható a nemzeti hatóságok közötti elektronikus adatcsere keretében. Számos tagállamban azonban ugyanez a nemzeti azonosító szám az érintett személy egészségügyi adataihoz is hozzáférést biztosít. Az EGSZB megjegyzi, hogy az általános adatvédelmi rendelet főszabály szerint tiltja az egészséggel kapcsolatos személyes adatok feldolgozását, mivel azok „különleges" adatok. Ezért kéri az irányelvjavaslat pontosítását ebben a témában.

1.7. Az EGSZB azt szeretné, ha a jogalkotási javaslatból törölnék azt a rendelkezést, amely még azelőtt lehetővé teszi a járművezetéstől való eltiltásról szóló irányelv végrehajtási intézkedéseinek elfogadását, hogy azt a tagállamokban átültették volna, mivel az sérti a jogbiztonság és a jogszabályi hierarchia elvét, illetve azok időbeli alkalmazásának elvét.

1.8. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy lehetőség nyílik arra, hogy a fiataloknak már 17 éves kortól engedélyezzék a tehergépjárművek kísérővel történő vezetését. Hangsúlyozza továbbá, hogy a munka vonzóbbá tétele érdekében ki kell igazítani a tehergépkocsi-vezetők szakképzését, valamint javítani kell a munkakörülményeket és a béreket. Arra kéri az Európai Bizottságot, hogy ösztönözze a munkáltatókat arra, hogy minden eszközzel – például a képzés megerősítésével vagy tájékoztató kampányokkal – javítsák a helyzetet a tagállamokban.

1.9. Az EGSZB harmonizációt javasol annak biztosítása érdekében, hogy a gépjárművezető-iskolai elméleti képzést és a gyakorlati oktatást követően a tehergépjárművek tanulóvezetői szakképzett oktatóval gyakorlati vezetési tapasztalatot szerezzenek. A javasolt reformnak rendelkeznie kell arról, hogy tehergépjármű vezetését 17 éves korú sofőrnek csak hosszas kísérést és szigorúan szelektív járművezetői vizsgát követően szabad engedélyezni. Az EGSZB azt szeretné, ha az irányelvre vonatkozó javaslatot ennek megfelelően módosítanák.

2. **Általános megjegyzések**

2.1. Az Európai Bizottság által javasolt jogalkotási csomag célja, hogy 2050-re nullára, 2030-ra pedig a felére csökkentse a halálos kimenetelű közúti balesetek számát az EU-ban. Javasolja egy valamennyi tagállamban érvényes digitális vezetői engedély bevezetését, valamint a járművezetéstől való eltiltás határokon átnyúló érvényesítésének javítását. Az Európai Bizottság megjegyezte, hogy a legtöbb halálos balesetet a tehergépjárművek és a személygépkocsik okozzák, és hogy a városi területeken a balesetek áldozatainak 70 %-a veszélyeztetett úthasználó.

2.2. Ez a vélemény a jogalkotási csomag két javaslatával foglalkozik, amelyeknek megelőző és jogérvényesítő aspektusa is van:

— a megelőző komponens a járművezetők jobb felkészítését jelenti a kibocsátásmentes járművekre és a városi utakon való vezetésre, amelyeken több kerékpár és kétkerekű közlekedik, és amelyeken sok gyalogos is jár,

— a jogérvényesítési komponens a tagállamok által vezetett nyilvántartásokhoz való jobb hozzáférést, valamint a tagállamok közötti fokozott együttműködést foglalja magában az elkövetett jogsértések kivizsgálása során.

2.3. A jogszabálycsomag elektromos járművekre való összpontosítása összhangban van a szénlábnyom, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a zajszennyezés csökkentésére irányuló célkitűzésekkel is.

2.4. Figyelembe veszi továbbá a járművek technológiai fejlődését, azt, hogy a manuális sebességváltókat egyre inkább felváltják az automata sebességváltók, valamint a járművek súlyának változását is.

Digitális vezetői engedély

2.5. Az *irányelvre vonatkozó javaslat (COM(2023) 127 final)* magában foglalja a digitális vezetői engedély 2023-tól történő bevezetését, és számos olyan rendelkezést tartalmaz, amely megkönnyíti a „kibocsátásmentes járművekre" való átállást.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1936 irányelve (2019. október 23.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról (HL L 305., 2019.11.26., 1. o.).

2.6. A javaslat a 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([2]) módosítja, amely azt tűzte ki célul, hogy a következők révén javítsa a közúti közlekedésbiztonságot, illetve segítse elő a szabad mozgást:

— egységes európai uniós vezetőiengedély-minta bevezetése, amely 2033-tól valamennyi gépjárművezető számára kötelező lesz, és amely arra hivatott, hogy fokozottabb védelmet biztosítson a csalással és a hamisítással szemben,

— a vezetői engedélyek kategorizálása a járműtípusok és a vezetésükhöz szükséges alsó korhatár szerint,

— valamennyi új vezetői engedély tízévenkénti kötelező adminisztratív megújítása,

— a tartózkodási helyüket másik tagállamba áthelyező gépjárművezetők adminisztratív terheinek egyszerűsítése,

— a gépjárművezetők készségeire, ismereteire, fizikai és szellemi alkalmasságára vonatkozó közös minimumkövetelmények alkalmazása,

— a nagy teljesítményű motorkerékpárokhoz való fokozatos hozzáférés, az alsó korhatár és az alacsonyabb teljesítményű motorkerékpárokon szerzett korábbi tapasztalatok alapján,

— a vezetői engedélyekkel kapcsolatos információk nemzeti hatóságok közötti cseréjére szolgáló hálózat (RESPER) létrehozása.

2.7. A vezetői engedélyekre vonatkozó szabályok negyedik felülvizsgálatának két fő oka van. Egyrészt a járművezető képességei, magatartása és egészségi állapota jelentős szerepet játszik számos halálos kimenetelű közúti balesetben, vagy vezet súlyos következményekhez, illetve nem halálos kimenetelű sérülésekhez. Ugyanis túl sok jogosítvánnyal rendelkező személy ül a volán mögé akkor, amikor nem képes megfelelően vezetni. E tekintetben az életkor mint kritérium már nem tűnik meghatározónak, mivel a tanulmányok azt mutatják, hogy a kábítószerek használatával, a mentális egészséggel, az epilepsziával, a cukorbetegséggel, a szívbetegséggel és az alvási apnoéval kapcsolatos egészségügyi alkalmassági követelmények nem kifejezetten az életkorhoz kapcsolódnak, és az életkornál fontosabb kritériumokat jelentenek a vezetésre való alkalmasság megállapítása szempontjából.

2.8. Másrészt az ismeretek, a gyakorlat és a kockázatok felismerése különösen korlátozott a fiatal járművezetők körében. A fiatal gépjárművezetőket érintő balesetek magas száma azt mutatja, hogy a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges követelmények nem felelnek meg teljes mértékben a közúti közlekedésbiztonság célkitűzésének.

2.9. Emellett a gépjárművezetést segítő rendszerek, az automatikus vészfékezés és az automatizált járművek fokozatos fejlődése hatással lesz a vezetésre, és elavulttá teszi a jelenleg hatályos 2006/126/EK irányelvet.

2.10. Meg kell jegyezni továbbá, hogy az uniós polgárok szabad mozgását akadályozzák a vezetői engedélyek kiállításához, elismeréséhez, megtartásához vagy cseréjéhez szükséges adminisztratív formalitások az eredeti engedélyt kiállító tagállamtól eltérő tagállamban. A 2006/126/EK irányelv egyes kritériumai, mint például a „szokásos tartózkodási hely” kritériuma számos értelmezési problémát vetnek fel, olyannyira, hogy egyes vezetői engedélyek birtokosai bizonyos esetekben nem vezethetnek hat hónapnál tovább az új lakóhelyük szerinti országban. Ezenkívül a más tagállamban lakóhellyel rendelkező uniós polgároknak néha nehézséget okoz, hogy a saját nyelvüktől eltérő nyelven szerezzenek vezetői engedélyt, különösen mivel nincs lehetőség tolmács igénybevételére.

2.11. Azt is meg kell említeni, hogy nincsenek közös szabályok a harmadik országban kiállított vezetői engedély elismerésére az EU-ban lakóhellyel rendelkező személy számára, és azt sem szabad elfelejteni, hogy az egyik tagállam által kiállított vezetői engedélyt egy másik tagállamban nem feltétlenül tekintik érvényesnek.

2.12. Végezetül több tagállam tervezi, vagy már végre is hajtotta a digitális vezetői engedélyek bevezetését, amelyek személyazonosító igazolvány bemutatása nélkül érvényesek. A 2006/126/EK irányelv azonban csak a papíralapú vezetői engedélyek elismerését írja elő, ami további akadályt gördít az európai polgárok szabad mozgása elé.

2.13. A javasolt irányelv fontos szerepet játszik az ENSZ fenntartható fejlődési céljainak ([3]) elérésében is, amelyek célja annak elősegítése, hogy a városok és az ember lakta települések 2030-ig inkluzívabbá, biztonságosabbá, reziliensebbé és fenntarthatóbbá váljanak, és mindenki számára hozzáférést lehessen biztosítani biztonságos, megfizethető, akadálymentes és fenntartható közlekedési rendszerekhez. Azáltal, hogy új szabályokat vezet be az automata sebességváltóra és a B kategóriába tartozó kibocsátásmentes járművek többségének megengedett legnagyobb össztömegére vonatkozóan, a javaslat összhangban van a zöld megállapodás célkitűzéseivel is.

2.14. Továbbá külön figyelmet fordít a veszélyeztetett úthasználókra, például a kerékpárosokra, a gyalogosokra, a robogókat használókra, valamint a fogyatékossággal élő, illetve mozgáskorlátozott személyekre, és megkönnyíti a C és D kategóriájú vezetői engedélyek megújítását, ami kedvező a fuvarozási vállalkozások számára, amelyek többnyire kkv-k.

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (HL L 403., 2006.12.30., 18. o.).

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

Közúti közlekedésbiztonság és szigorúbb végrehajtás

2.15. 2018-ban az Európai Unió célul tűzte ki, hogy 2030-ig 50 %-kal csökkenti a halálos kimenetelű közúti balesetek számát. Sajnos a legutóbbi, 2023. februári jelentésben szereplő adatok riasztóak: tavaly 20 600 ember vesztette életét közúti balesetben Európában.

2.16. A járművezetéstől való egyes eltiltások uniós szintű hatályáról szóló irányelvre vonatkozó javaslat (COM(2023) 128 final) a maga részéről a büntetlenség mértékének csökkentését célozza azáltal, hogy a tagállamok hatóságai számára hozzáférést biztosít a nemzeti vezetői engedélyek nyilvántartásához, és javítja közöttük az együttműködést a bírságok beszedése terén.

2.17. Javasolja, hogy ezt az együttműködést, amely már létezik a gyorshajtás területén, terjesszék ki más jogsértésekre is, például a járművek közötti biztonságos távolság betartásának elmulasztására, a veszélyes előzésre – különösen záróvonal esetében – és a veszélyes parkolásra.

2.18. A javasolt reform célja a gépjárművezetés-tanulás javítása, mivel Európában öt halálos balesetből kettő 30 év alatti gépjárművezetőt érint. A javaslat ittas vezetés esetén a végrehajtás szigorítását irányozza elő, legalább kétéves próbaidő bevezetésével a még tapasztalatlan járművezetők számára, az ittas vezetésre vonatkozó „zéró tolerancia szabály" mellett ([4]).

2.19. Az irányelvre vonatkozó javaslat kiterjed az olyan járművezetők által elkövetett jogsértésekre is, akik nem abban a tagállamban rendelkeznek lakóhellyel, ahol a jogsértést elkövették. 2019-ben a lakóhelyüktől eltérő uniós országban elkövetett jogsértésért vétkes járművezetők több mint 40 %-a ellen nem indult büntetőeljárás vagy nem fizetett pénzbírságot, és az elkövetőknek csak 50 %-át azonosították.

2.20. A javaslat szerint jogsértés esetén a belföldi és a külföldi illetőségű járművezetőket egyenlő bánásmódban kell részesíteni, és lehetővé kell tenni, hogy a bírságokat egy online portálon keresztül lehessen befizetni. Az irányelvre vonatkozó javaslat mindazonáltal kimondja, hogy minden tagállam fenntartja a jogsértésekkel és a szankciókkal kapcsolatos saját jogszabályait.

2.21. A reform ezért lehetővé teszi a nemzeti hatóságok számára a nemzeti nyilvántartásokhoz való hozzáférést, és javítja a bírságok behajtása terén közöttük folytatott együttműködést. Ezt az együttműködést, amely a gyorshajtás területén már működik, ki fogják terjeszteni más jogsértésekre is, például a járművek közötti biztonságos távolság betartásának elmulasztására, a veszélyes előzésre és a veszélyes parkolásra.

2.22. A reform azt is lehetővé teszi, hogy valamennyi uniós tagállamban visszavonják a vezetői engedélyeket, és a kölcsönös elismerés elve révén harmonizálják a vezetői engedélyek felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó szabályokat a közlekedési lámpák jelzéseinek be nem tartása, a megengedett sebességhatár veszélyes mértékű túllépése, valamint a véralkohol- vagy drogteszt elvégzésének megtagadása esetén.

3. **Részletes megjegyzések**

3.1. Az EGSZB úgy véli, hogy a járművezetéstől való eltiltásról szóló irányelvre vonatkozó javaslat, amely az EUMSZ közös közlekedéspolitika végrehajtásáról szóló 91. cikke (1) bekezdésének c) pontján alapul, nem nyújt elegendő biztosítékot a büntetőügyekben folytatott együttműködés alkalmazási körével való átfedés veszélyével szemben. A tervezett adatcsere ugyanis bűncselekményekre vonatkozik, és az EUMSZ 87. cikke szerinti rendőrségi együttműködést, valamint az EUMSZ 82. cikke szerinti, büntetőügyekben folytatott igazságügyi együttműködést feltételez; ugyanakkor a javasolt irányelv jogalapja kizárólag az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontja.

3.2. Az EGSZB megjegyzi, hogy ez a javaslat az emberi tényezőt hangsúlyozza, de nem veszi figyelembe, hogy számos közúti baleset oka a rossz útkarbantartás, továbbá nem említi a közúti infrastruktúra üzemeltetőinek felelősségét. Az EGSZB úgy véli, hogy a javasolt irányelv és az (EU) 2019/1936 irányelv – amelynek a nemzeti jogba való átültetését, sőt az intézkedések átfedését az Európai Bizottság jelenleg figyelemmel kíséri – közötti kölcsönhatás széttagolt jogi eszközrendszert eredményezhet, ami veszélyeztetné a tervezett intézkedések hatékonyságát.

3.3. A járművezetéstől való eltiltásról szóló irányelvre vonatkozó javaslat 5. cikke (2) bekezdésének c) pontja előírja, hogy szükség esetén a személyazonosító igazolványon feltüntetett nemzeti azonosító szám olyan elektronikus adat lesz, amelyhez a nemzeti hatóságok hozzáférnek. A digitális vezetői engedélyről szóló irányelvre vonatkozó javaslat mellékletének 6. cikke kifejezetten kimondja, hogy a nemzeti személyazonosító igazolvány száma a személyazonosító igazolvány mikrocsipjében tárolt, a személyazonosító igazolvány olvasója által olvasható adat lesz. Számos tagállamban azonban ugyanez a nemzeti azonosító szám az érintett személy egészségügyi adataihoz is hozzáférést biztosít.

([4]) Az Európai Bizottsággal folytatott eszmecserét követően kiderült, hogy a zéró tolerancia fogalmát úgy kell érteni, mint ami technikailag észszerű.

3.4. Az EGSZB megjegyzi, hogy az általános adatvédelmi rendelet főszabály szerint tiltja az egészséggel kapcsolatos személyes adatok feldolgozását, mivel azok „különleges” adatok. Ezért kéri az irányelvjavaslat pontosítását ebben a témában.

3.5. Az 5. cikk (2) bekezdése c) pontjának végrehajtását az Európai Bizottság által bizottsági eljárásrend keretében elfogadott végrehajtási jogi aktusban lehetne meghatározni, még az átültetés időpontja előtt is. Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy ez a rendelkezés még azelőtt lehetővé teszi egy irányelv végrehajtási intézkedéseinek elfogadását, hogy azt a tagállamokban átültették volna, mivel ez aláássa a jogbiztonságot azáltal, hogy figyelmen kívül hagyja a jogszabályi hierarchia elvét és azok időbeli alkalmazásának elvét.

3.6. Az EGSZB úgy véli, hogy ha a közúti járművezetői szakmát – amelyben munkaerőhiány van – vonzóvá tesszük a fiatalok számára azzal, hogy már 17 éves kortól engedélyezzük számukra a tehergépjárművek „kísérővel történő vezetését”, azzal még nem vettük figyelembe a probléma minden aspektusát. A szakma vonzóbbá tétele érdekében ki kell igazítani a tehergépkocsi-vezetők szakképzését, valamint javítani kell a munkakörülményeket és a béreket. Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy ösztönözze a munkáltatókat arra, hogy minden eszközzel – például a képzés megerősítésével vagy tájékoztató kampányokkal – javítsák a helyzetet a tagállamokban.

3.7. Az EGSZB úgy véli, hogy a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a 18 éves vagy annál idősebb járművezetők számára engedélyezzék a D/DE kategóriájú autóbuszok és járművek vezetését saját területükön 50 km-es távolsági korlátozás nélkül.

3.8. A vezetői engedély reformja előírja, hogy a 16 és 21 év közötti, B1 kategóriás engedéllyel rendelkező fiatal járművezetők vezethetik a korlátozott sebességű járműveket. Ez érdekes javaslat a könnyű motorkerékpárok vagy a nem biztonságos robogók használatának korlátozására, és a tömegközlekedés egyes régiókban tapasztalható hiányának leküzdésére különösen azért, mert a korlátozott sebességű autókat olyan járművezetők is használhatják, akik nem rendelkeznek B kategóriájú vezetői engedéllyel, vagy akár a csökkentett járművezetési kapacitással rendelkező idős emberek számára átmeneti eszközként is használhatók. Az EGSZB támogatja ezeket a javaslatokat.

3.9. Lehetővé kell tenni a gépkocsik sebességének az Európai Bizottság által javasolt sebességkorlátozástól eltérő módon történő korlátozását is. Az elektronikus sebességkorlátozó készülékek ugyanis megbízható és korszerű alternatívát jelentenek. A tagállamok a maguk részéről szankciókat írhatnak elő a motorsebesség-korlátozások jogellenes módosítása esetére.

3.10. Az EGSZB támogatja azt a tervezett lehetőséget is, hogy a 4 250 kg-ot meg nem haladó tömegű, alternatív üzemanyaggal működő járműveket B kategóriájú vezetői engedéllyel is lehessen vezetni, mivel ez felgyorsíthatja a könnyűtehergépkocsi-flotta villamosítását, és mérsékelheti a járművezetők hiányát. Ezenkívül a járműgyártók már számos, 3 500–4 250 kg közötti elektromos kisteherautót vezettek be, amelyek teherbíró képessége megegyezik a jelenleg forgalomban lévő dízelüzemű kisteherautók teherbíró képességével.

3.11. Az EGSZB azt ajánlja, hogy a kezdő tehergépjármű-vezetők az autósiskolai elméleti képzés és a gyakorlati vezetési órák után egy szakképzett oktató segítségével szerezzenek gyakorlati vezetési tapasztalatot, akit külön erre a feladatra képeztek ki.

3.12. A javasolt reformnak rendelkeznie kell arról, hogy tehergépjármű vezetését 17 éves korú sofőrnek csak hosszas kísérést és szigorúan szelektív járművezetői vizsgát követően szabad engedélyezni. A javasolt irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell.

Kelt Brüsszelben, 2023. június 14-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Oliver RÖPKE