Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par vadītāju apliecībām, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012"

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

un "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Savienības mērogā"

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

(2023/C 293/19)

Ziņotājs: ***Philippe CHARRY***

Atzinuma pieprasījums	Eiropas Parlaments, 17.4.2023.
	Eiropas Savienības Padome, 20.4.2023. un 26.4.2023.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1. punkts un 304. pants
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	16.5.2023.
Pieņemts plenārsesijā	14.6.2023.
Plenārsesija Nr.	579
Balsojuma rezultāts	
(par/pret/atturas)	210/1/2

1. **Secinājumi un ieteikumi**

1.1. Eiropas Komisijas ierosinātā tiesību aktu kopuma mērķis ir panākt, lai līdz 2050. gadam uz Eiropas Savienības (ES) ceļiem nebūtu neviena bojāgājušā. Šajā atzinumā tiks analizēti divi reformas virzieni: no vienas puses, ieviest digitālo vadītāja apliecību un, no otras puses, pastiprināt ar ceļu satiksmes drošību saistītu pārkāpumu apkarošanu visā Eiropas Savienībā.

1.2. Mērķis nodrošināt Eiropas Savienības autovadītājiem digitālo vadītāja apliecību ir vērsts arī uz to, lai likvidētu administratīvās atšķirības un kavēšanos starp dažādām dalībvalstīm ārvalstu transportlīdzekļu vadītāja apliecību apmaiņas pieteikumu izskatīšanā, jo tas ierobežo pārvietošanās brīvību. Šī vadītāja apliecība atradīsies mobilajā tālrunī vai jebkurā citā digitālā datu nesējā. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) atbalsta šo mērķi, taču vēlas, lai transportlīdzekļa vadītāja apliecības papīra formātā arī turpmāk būtu pieejamas vadītājiem, kuri to vēlas. Turklāt, lai nodrošinātu visu vecuma grupu digitālo iekļaušanu, EESK iesaka veikt personalizētu un bezmaksas apmācību un konsultācijas par jaunās digitālās vadītāja apliecības izmantošanu.

1.3. Tāpat EESK iesaka atcelt vadītāja apliecības derīguma termiņa samazināšanu atkarībā no vecuma, kā tas paredzēts 10. pantā priekšlikumā direktīvai par vadītāju apliecībām personām, kas vecākas par 70 gadiem. Komiteja aicina piemērot nediskriminējošu pieeju un konkrētu medicīnisku novērtējumu visiem transportlīdzekļu vadītājiem, kuriem ir konstatēti traucējumi, kas ietekmē vadīšanas spēju.

1.4. EESK vēlas, lai direktīvas priekšlikums par vadīšanas tiesību atņemšanu sniegtu labākas garantijas pret pārklāšanās risku ar sadarbības jomu krimināllietās. Paredzētā informācijas apmaiņa par transportlīdzekļu vadītāju izdarītajiem pārkāpumiem patiešām ir balstīta uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu par kopējo transporta politiku, savukārt plānotā informācijas apmaiņa starp valstu iestādēm, šķiet, vairāk attiecas uz noziedzīgiem nodarījumiem, kuru pamatā ir policijas sadarbības principi, kā noteikts LESD 87. pantā, un tiesu iestāžu sadarbības krimināllietās principi, kas paredzēti LESD 82. pantā.

1.5. Komiteja konstatē, ka tiesību aktu kopumā uzsvars ir likts uz cilvēka faktoru, taču daudzus ceļu satiksmes negadījumus izraisa neuzturēti ceļi, un tiesību aktu kopumā nekas nav teikts par ceļu infrastruktūras pārvaldītāju atbildību. EESK uzskata, ka mijiedarbība ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2019/1936 ([1]), kuras transponēšanu Komisija pašlaik uzrauga, un pat pasākumu pārklāšanās var apdraudēt paredzēto efektivitāti, radot pārāk sadrumstalotus juridiskos instrumentus.

1.6. Priekšlikumā direktīvai par vadīšanas tiesību atņemšanu ir paredzēts, ka vajadzības gadījumā personas apliecībā norādītais valsts identifikācijas numurs būs starp elektroniski nolasāmajiem datiem, ar kuriem apmainās valstu iestādes. Tomēr valsts identifikācijas numurs daudzās dalībvalstīs ļauj piekļūt arī attiecīgās personas medicīniskajai lietai. EESK norāda, ka Vispārīgā datu aizsardzības regula principā aizliedz apstrādāt ar veselību saistītus personas datus, jo tie ir "sensitīvi" dati. Tādēļ Komiteja aicina priekšlikumā direktīvai precizēt šo jautājumu.

1.7. EESK vēlas, lai no tiesību akta priekšlikuma tiktu svītrots noteikums, kas ļauj pieņemt īstenošanas pasākumus direktīvai par vadīšanas tiesību atņemšanu pat pirms tās transponēšanas dalībvalstīs, jo ar to tiek pārkāpti juridiskās noteiktības un tiesību normu hierarhijas principi un to piemērošanas laikā princips.

1.8. EESK ņem vērā iespēju ļaut jauniešiem no 17 gadu vecuma sākt apgūt smago kravas transportlīdzekļu vadīšanu kopā ar pavadošo personu. Komiteja uzsver: lai padarītu šo profesiju pievilcīgāku, vajag arī pielāgot smago kravas transportlīdzekļu vadītāju profesionālo apmācību un uzlabot darba apstākļus un algas. Komiteja aicina Komisiju mudināt darba devējus uzlabot situāciju, izmantojot visus līdzekļus, piemēram, stiprinot apmācību vai palielinot informētību dalībvalstīs.

1.9. EESK iesaka veikt saskaņošanu, lai pēc teorētiskās apmācības autoskolā un praktiskām braukšanas nodarbībām smago kravas transportlīdzekļu vadītājs-māceklis gūst praktisku braukšanas pieredzi ar šajā nolūkā īpaši apmācītu instruktoru. Smago kravas transportlīdzekļu vadīšana 17 gadus vecam autovadītājam būtu atļauta tikai pēc ilgas prakses ar pavadošo personu un ļoti selektīva braukšanas eksāmena. EESK aicina to ņemt vērā direktīvas priekšlikumā.

2. **Vispārīgas piezīmes**

2.1. Komisijas ierosinātā tiesību aktu kopuma mērķis ir panākt, lai līdz 2050. gadam uz Eiropas Savienības (ES) ceļiem nebūtu neviena bojāgājušā un līdz 2030. gadam par 50 % samazinātu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu. Komisija ierosina ieviest visās dalībvalstīs derīgu digitālo vadītāja apliecību un uzlabot vadīšanas tiesību atņemšanas lēmumu pārrobežu izpildi. Komisija norādīja, ka kravas automobiļi un automobiļi ir cēlonis lielākajai daļai letālu negadījumu un ka pilsētu teritorijās 70 % negadījumos cietušo ir neaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki.

2.2. Šajā atzinumā galvenā uzmanība pievērsta diviem no tiesību aktu kopuma priekšlikumiem, kas ietver novēršanas pasākumu komponentu un izpildes komponentu:

— novēršanas pasākumi paredz labāk sagatavot vadītājus bezemisiju transportlīdzekļiem un braukšanai pa pilsētu ceļiem līdzās lielākam skaitam velosipēdu, divriteņu transportlīdzekļiem un daudziem gājējiem,

— izpilde nozīmē labāku piekļuvi dalībvalstu uzturētiem reģistrācijas reģistriem, ciešāku sadarbību starp dalībvalstīm noziedzīgu nodarījumu izmeklēšanā.

2.3. Īpaša uzmanība, kas tiesību aktu kopumā ir pievērsta elektrotransportlīdzekļiem, atbilst arī mērķiem samazināt oglekļa pēdu, siltumnīcefekta gāzu emisijas un trokšņa piesārņojumu.

2.4. Tajā ņemta vērā arī transportlīdzekļu tehnoloģiskā attīstība, pārkārtošanās no manuālajām uz automātiskajām pārnesumkārbām, izmaiņas transportlīdzekļu masā.

Digitālā vadītāja apliecība

2.5. Priekšlikums direktīvai COM(2023) 127 final paredz no 2023. gada ieviest digitālo vadītāja apliecību. Priekšlikumā ir iekļauti arī noteikumi, kas atvieglotu pārkārtošanos uz bezemisiju transportlīdzekļiem.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1936 (2019. gada 23. oktobris), ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 305, 26.11.2019., 1. lpp.).

2.6. Ar to groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK ([2]), kuras mērķis bija uzlabot ceļu satiksmes drošību un atvieglot pārvietošanās brīvību, ieviešot:

— ES vienota parauga vadītāja apliecību, kas ir obligāta visiem vadītājiem no 2033. gada, lai nodrošinātu lielāku aizsardzību pret krāpšanu un viltošanu,

— vadītāju apliecības kategorijas atkarībā no transportlīdzekļu veidiem un minimālā vecuma to vadīšanai,

— obligātu administratīvu atjaunošanu visām jaunajām vadītāja apliecībām reizi 10 gados,

— administratīvā sloga vienkāršošanu vadītājiem, kas maina dzīvesvietu, pārceļoties uz citu dalībvalsti,

— kopīgu minimālo standartu piemērošanu attiecībā uz vadītāju prasmēm, zināšanām un fizisko un garīgo piemērotību,

— pakāpenisku piekļuvi jaudīgiem motocikliem, pamatojoties uz minimālo vecumu un iepriekšējo pieredzi ar mazāk jaudīgiem motocikliem,

— tīklu informācijas apmaiņai valstu iestāžu starpā saistībā ar vadītāja apliecībām (*RESPER*).

2.7. Vadītāja apliecības ceturtās pārskatīšanas pamatā ir divi galvenie iemesli. No vienas puses, transportlīdzekļa vadītāja spējai, uzvedībai un veselībai ir būtiska nozīme daudzos letālos ceļu satiksmes negadījumos vai arī negadījumos, kuriem ir smagas sekas vai traumas, kas nav nāvējošas. Pārāk daudz vadītāja apliecības turētāju sēžas pie stūres, lai gan viņi nav piemēroti vadīšanai. Šajā ziņā vecuma kritērijs vairs neķiet noteicošais, jo pētījumi liecina, ka daži īpaši medicīniskie kritēriji, kas attiecas uz narkotiku lietošanu, garīgo veselību, epilepsiju, diabētu, sirds stāvokli un miega apnoju, nav īpaši saistīti ar vecumu un ir svarīgāki par vecumu, lai noteiktu piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai.

2.8. No otras puses, jauno autovadītāju zināšanas, prakse un izpratne par risku ir īpaši ierobežota. Lielais negadījumu skaits, kuros iesaistīti gados jauni vadītāji, liecina, ka prasības vadītāja apliecības iegūšanai nav pilnībā piemērotas ceļu satiksmes drošības mērķim.

2.9. Turklāt vadīšanas palīdzības, automātiskās avārijas bremzēšanas un automatizēto transportlīdzekļu pakāpeniska izvēršana ietekmēs transportlīdzekļa vadīšanu un padarīs pašreizējo Direktīvu 2006/126/EK par novecojušu.

2.10. Šķiet arī, ka ES iedzīvotāju brīvu pārvietošanos kavē administratīvās formalitātes, kas saistītas ar vadītāja apliecības iegūšanu, atzīšanu, saglabāšanu vai apmaiņu citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā tā izdota. Daži Direktīvas 2006/126/EK kritēriji, piemēram, "pastāvīgās dzīvesvietas" kritērijs, rada vairākas interpretācijas problēmas, jo daži vadītāja apliecības turētāji nedrīkst vadīt transportlīdzekli savā jaunajā dzīvesvietas valstī dažkārt ilgāk par sešiem mēnešiem. Turklāt ES iedzīvotājiem, kas dzīvo citā dalībvalstī, dažkārt ir grūti nomainīt vadītāja apliecību uz valodu, kas nav viņu dzimtā valoda, jo īpaši tāpēc, ka tulka palīdzība nav paredzēta.

2.11. Turklāt nav kopēju noteikumu attiecībā uz tādu vadītāja apliecību atzīšanu, kas trešā valstī izdotas personai, kura pārceļas dzīvot uz ES, paturot prātā to, ka vienas dalībvalsts izdota vadītāja apliecība var netikt atzīta par derīgu citā dalībvalstī.

2.12. Visbeidzot, daudzas dalībvalstis paredz vai jau ir ieviesušas digitālo vadītāja apliecību, kas ir derīga bez personas apliecības uzrādīšanas. Tomēr Direktīva 2006/126/EK paredz tikai papīra vadītāja apliecību atzīšanu, un tas rada jaunu šķēršli ES iedzīvotāju pārvietošanās brīvībai.

2.13. Direktīvas priekšlikums atbilst arī ANO ilgtspējīgas attīstības mērķiem ([3]) līdz 2030. gadam padarīt pilsētas un dzīves vidi iekļaujošāku, drošākus, noturīgāku un ilgtspējīgāku un nodrošināt visiem piekļuvi drošām, cenas ziņā pieejamām, piekļūstamām un ilgtspējīgākām transporta sistēmām. Direktīvas priekšlikums ir arī saskaņā ar zaļā kursa mērķiem, jo paredz jaunus noteikumus par automātiskajām pārnesumkārbām un par lielākās daļas bezemisiju B kategorijas transportlīdzekļu maksimālo masu.

2.14. Direktīvas priekšlikumā īpaša uzmanība pievērsta arī neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem, piemēram, velosipēdistiem, gājējiem, braucējiem ar skrejriteņiem, personām ar invaliditāti vai ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un ar to tiks atvieglota C un D kategorijas vadītāja apliecības atjaunošana, un tas ir transporta uzņēmumu, kuri galvenokārt ir MVU, interesēs.

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/126/EK (2006. gada 20. decembris) par vadītāju apliecībām (OV L 403, 30.12.2006., 18. lpp.).

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

Ceļu satiksmes drošība un pastiprināta sodīšana

2.15. Eiropas Savienība 2018. gadā sev izvirzīja mērķi līdz 2030. gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par 50 %. Diemžēl jaunākajā ziņojumā, kas publicēts 2023. gada februārī, skaitļi ir satraucoši: pagājušajā gadā Eiropā ceļu satiksmes negadījumos ir gājuši bojā 20 600 cilvēku.

2.16. Priekšlikumā direktīvai COM(2023) 128 final par konkrētu transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšanas sekām Eiropas Savienībā ir paredzēts mazināt nesodāmību, ļaujot valstu iestādēm piekļūt valsts vadītāja apliecību reģistriem un uzlabojot iestāžu sadarbību naudas sodu piedziņā.

2.17. Komiteja ierosina šo sadarbību, kas jau pastāv ātruma pārsniegšanas jomā, attiecināt arī uz citiem pārkāpumiem, piemēram, drošības attālumu neievērošanu ar citiem transportlīdzekļiem, bīstamām apdzīšanām (īpaši, šķērsojot nepārtrauktās baltās līnijas) un bīstamu autonovietošanu.

2.18. Ierosinātās reformas mērķis ir uzlabot braukšanas apmācību, jo divos no pieciem letāliem negadījumiem Eiropā ir iesaistīts autovadītājs, kas jaunāks par 30 gadiem. Reforma paredz stingrāku sodīšanu par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā, ieviešot vismaz divu gadu pārbaudes laiku vadītājiem-iesācējiem, kas nupat saņēmuši apliecību un paredzot "nulles tolerances noteikumu" attiecībā uz braukšanu dzērumā ([4]).

2.19. Direktīvas priekšlikums attiecas arī uz pārkāpumiem, ko izdarījuši transportlīdzekļu vadītāji, kuri nedzīvo dalībvalstī, kurā izdarīts pārkāpums. Faktiski 2019. gadā vairāk nekā 40 % transportlīdzekļu vadītāju, kuri izdarījuši pārkāpumu ES valstī, kas nav viņu dzīvesvietas valsts, netika saukti pie krimināltatbildības vai nesamaksāja naudas sodu, un tikai 50 % no nodarījuma izdarītājiem tika identificēti.

2.20. Direktīvas priekšlikumā tiek uzskatīts, ka pārkāpumu gadījumā attieksmei pret rezidentiem un nerezidentiem vajadzētu būt vienādai un naudas sodus vajadzētu būt iespējai samaksāt, izmantojot tiešsaistes IT portālu. Tomēr direktīvas priekšlikumā ir precizēts, ka katra valsts saglabās savus tiesību aktus par krimināltatbildības noteikšanu un sodiem.

2.21. Tādējādi reforma paredz ļaut valstu iestādēm piekļūt valsts reģistriem un uzlabot to sadarbību naudas sodu piedziņā. Šī sadarbība, kas jau pastāv ātruma pārsniegšanas jomā, tiks attiecināta arī uz citiem pārkāpumiem, piemēram, drošības attālumu neievērošanu ar citiem transportlīdzekļiem, bīstamām apdzīšanām un bīstamu autonovietošanu.

2.22. Reforma arī paredz iespēju visās ES dalībvalstīs atņemt vadītāja apliecību un saskaņot noteikumus par vadītāja apliecību apturēšanu un anulēšanu, izmantojot savstarpējas atzīšanas principu, ja netiek ievēroti luksofora signāli, bīstami pārsniegts atļautais ātruma ierobežojums un atteikts veikt alkohola vai narkotiku testus.

3. **Īpašas piezīmes**

3.1. EESK uzskata, ka priekšlikums direktīvai par vadīšanas tiesību atņemšanu, pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu par kopējās transporta politikas īstenošanu, nenodrošina pietiekamas garantijas, kas ļautu izvairīties no pārklāšanās ar sadarbību krimināllietās. Patiešām, plānotā informācijas apmaiņa attiecas uz noziedzīgiem nodarījumiem un ietver policijas sadarbību saskaņā ar LESD 87. pantu un tiesu iestāžu sadarbību krimināllietās, kā noteikts LESD 82. pantā; taču ierosinātās direktīvas pamatā ir tikai LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts.

3.2. Komiteja konstatē, ka šajā priekšlikumā uzsvars ir likts uz cilvēka faktoru, bet nav ņemts vērā tas, ka daudzu ceļu satiksmes negadījumu iemesls ir neuzturēti ceļi, un tajā nekas nav teikts par ceļu infrastruktūras pārvaldītāju atbildību. EESK uzskata, ka mijiedarbība starp priekšlikumu direktīvai un Direktīvu (ES) 2019/1936, kuras transponēšanu Komisija pašlaik uzrauga, un pat pasākumu pārklāšanās var apdraudēt paredzēto pasākumu efektivitāti, radot sadrumstalotus juridiskos instrumentus.

3.3. Priekšlikuma direktīvai par vadīšanas tiesību atņemšanu 5. panta 2. punkta c) apakšpunktā paredzēts, ka vajadzības gadījumā personas apliecībā norādītais valsts identifikācijas numurs būs starp elektroniskajiem datiem, kuriem valstu iestādes var piekļūt. Priekšlikuma direktīvai par digitālo vadītāja apliecību I pielikuma 6. pantā ir skaidri noteikts ka personas apliecības numurs būs viens no datiem, kas būs iekļauts identitātes kartes mikroshēmā un kuru varēs nolasīt ar identitātes karšu lasītāju. Taču valsts identifikācijas numurs daudzās dalībvalstīs ļauj piekļūt arī attiecīgās personas medicīniskajai lietai.

([4]) Pēc viedokļu apmaiņas ar Komisiju var secināt, ka nulles tolerances jēdziens tiek saprasts kā tāds, kas ir tehniski pamatots.

3.4. EESK norāda, ka Vispārīgā datu aizsardzības regula principā aizliedz apstrādāt ar veselību saistītus personas datus, jo tie ir "sensitīvi" dati. Tādēļ Komiteja aicina priekšlikumā direktīvai precizēt šo jautājumu.

3.5. 5. panta 2. punkta c) apakšpunkta īstenošanu varēs noteikt īstenošanas aktā, ko Komisija pieņem saskaņā ar komitoloģijas procedūru, pat pirms transponēšanas datuma. EESK pauž nožēlu par šo noteikumu, kas ļauj pieņemt direktīvas īstenošanas pasākumus pat pirms tās transponēšanas dalībvalstīs, jo, neatzīstot tiesību normu hierarhijas principu un to piemērošanas laikā principu, tas mazina juridisko noteiktību.

3.6. EESK uzskata: dodot iespēju no 17 gadu vecuma apgūt smago kravas transportlīdzekļu vadīšanu ar pavadošo personu, lai mudinātu jauniešus izvēlēties transportlīdzekļa vadītāja profesiju, kurā trūkst darbinieku, tiek risināta tikai daļa no problēmas. Lai padarītu šo profesiju pievilcīgāku, vajag arī pielāgot smago kravas transportlīdzekļu vadītāju profesionālo apmācību un uzlabot darba apstākļus un algas. EESK prasa Komisijai mudināt darba devējus uzlabot situāciju, izmantojot visus līdzekļus, piemēram, stiprinot apmācību vai palielinot informētību dalībvalstīs.

3.7. EESK uzskata, ka dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai atļaut savā teritorijā vadīt D/DE kategorijas autobusus un transportlīdzekļus vadītājiem no 18 gadiem, neierobežojot attālumu ar 50 km.

3.8. Vadītāja apliecības reforma paredz, ka jaunajiem vadītājiem vecumā no 16 līdz 21 gadam ir atļauts vadīt ierobežota ātruma automobiļus ar B1 apliecību. Tas ir interesants priekšlikums, kas ļauj ierobežot vieglo motociklu vai nedrošu motorolleru izmantošanu un novērst sabiedriskā transporta trūkumu dažos reģionos, jo īpaši tāpēc, ka ar ierobežota ātruma automobiļiem var braukt arī vadītāji, kuriem nav B kategorijas vadītāja apliecības, vai tos kā pārejas posmu var izmantot veci cilvēki ar samazinātām braukšanas spējām. EESK atbalsta šos priekšlikumus.

3.9. Vajadzētu būt arī iespējai ierobežot automobiļu ātrumu ar citiem līdzekļiem, nevis ar Komisijas ierosināto ātruma ierobežojumu. Piemēram, elektroniskas ātruma ierobežošanas ierīces ir uzticama un moderna alternatīva. Savukārt dalībvalstis varētu paredzēt sankcijas par dzinēja apgriezienu skaita ierobežojumu nelikumīgu grozīšanu.

3.10. EESK arī atbalsta paredzēto iespēju vadīt ar alternatīvu degvielu darbināmus transportlīdzekļus, kuru svars ir līdz 4 250 kg, ar B kategorijas vadītāja apliecību, jo tas varētu paātrināt vieglo kravas automobiļu parka elektrifikāciju un mazināt autovadītāju trūkumu. Turklāt transportlīdzekļu ražotāji jau ir ieviesuši lielu skaitu elektrisko furgonu, kuru svars ir no 3 500 līdz 4 250 kg un kuru uzlādes jauda ir līdzvērtīga pašlaik tirgū esošajiem dīzeļdzinēja furgoniem.

3.11. EESK uzskata: pēc teorētiskās apmācības autoskolā un praktiskām braukšanas nodarbībām smago kravas transportlīdzekļu vadītājam-māceklim būtu jāiegūst praktiska braukšanas pieredze kopā ar specializētu instruktoru. Instruktoriem jābūt īpaši apmācītiem šim nolūkam.

3.12. Plānotajā reformā būtu jāparedz, ka smago kravas transportlīdzekļu vadīšana 17 gadus vecam autovadītājam būs atļauta tikai pēc ilgas prakses ar pavadošo personu un ļoti selektīva braukšanas eksāmena. Tādēļ direktīvas priekšlikums būtu attiecīgi jāpapildina.

Briselē, 2023. gada 14. jūnijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Oliver RÖPKE