Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012“

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

ir „Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl vairuotojų teisių atėmimo galiojimo visoje Sąjungoje“

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

(2023/C 293/19)

Pranešėjas **Philippe CHARRY**

Prašymas pateikti nuomonę	Europos Parlamentas, 2023 4 17
	Europos Sąjungos Taryba, 2023 4 20 ir 2023 4 26
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalis ir 304 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2023 5 16
Priimta plenarinėje sesijoje	2023 6 14
Plenarinės sesija Nr.	579
Balsavimo rezultatai	
(už / prieš / susilaikė)	210 / 1 / 2

1. **Išvados ir rekomendacijos**

1.1. Europos Komisijos siūlomu teisės aktų rinkiniu siekiama, kad Europos Sąjungos (ES) keliuose žuvusiųjų skaičius iki 2050 m. priartėtų prie nulio. Šioje nuomonėje nagrinėjami du reformos aspektai: skaitmeninio vairuotojo pažymėjimo įvedimas ir kovos su kelių eismo saugumo pažeidimais stiprinimas visoje Europos Sąjungoje.

1.2. Europos Sąjungos vairuotojams išduodant skaitmeninius vairuotojo pažymėjimus taip pat siekiama panaikinti administracinius skirtumus tarp valstybių narių ir biurokratinį lėtumą tvarkant užsienio vairuotojų prašymus pakeisti pažymėjimus, dėl kurių kyla kliūčių laisvam judėjimui. Skaitmeninis vairuotojo pažymėjimas bus laikomas mobiliajame telefone arba bet kuriame kitame skaitmeniniame įtaise. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) pritaria šiam tikslui, tačiau norėtų, kad fiziniai vairuotojo pažymėjimai ir toliau būtų išduodami to pageidaujantiems vairuotojams. Be to, siekiant visų amžiaus grupių skaitmeninės įtraukties, EESRK rekomenduoja organizuoti individualiems poreikiams pritaikytą ir nemokamą mokymą, kaip naudotis naujais skaitmeniniais vairuotojo pažymėjimais.

1.3. Be to, EESRK rekomenduoja atsisakyti vairuotojo pažymėjimų galiojimo laikotarpio sutrumpinimo dėl amžiaus, kaip numatyta pasiūlymo dėl direktyvos 10 straipsnyje dėl vairuotojo pažymėjimų asmenims nuo 70 metų ir vyresniems. Komitetas ragina laikytis nediskriminacinio požiūrio, grindžiamo specialiu medicininiu vertinimu, taikytinu visiems vairuotojams, turintiems nustatytų sutrikimų, darančių poveikį gebėjimui vairuoti.

1.4. EESRK tikisi, kad pasiūlyme dėl direktyvos dėl teisės vairuoti atėmimo bus numatytos geresnės apsaugos priemonės, padėsiančios išvengti dubliavimosi su bendradarbiavimo baudžiamosiose bylose taikymo sritimi. Iš tiesų pasiūlyme numatytas keitimasis informacija apie vairuotojų padarytus pažeidimus yra grindžiamas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnio 1 dalies c punktu dėl bendros transporto politikos, o planuojamas nacionalinių valdžios institucijų keitimasis informacija, atrodo, yra labiau susijęs su nusikalstamomis veikomis, kurioms taikomi policijos bendradarbiavimo principai, nustatyti SESV 87 straipsnyje, ir teisminio bendradarbiavimu baudžiamosiose bylose principai, nustatyti SESV 82 straipsnyje.

1.5. Komitetas pažymi, kad teisės aktų rinkinyje daugiausia dėmesio skiriama žmogiškajam veiksniui, tačiau daug eismo įvykių įvyksta dėl prastos kelių priežiūros, o apie kelių infrastruktūros valdytojų atsakomybę nekalbama visai. EESRK nuomone, siūlomos direktyvos sąveika su Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1936 ([1]), kurios perkėlimą į nacionalinę teisę šiuo metu stebi Komisija, ir galimas planuojamų priemonių dubliavimasis gali pakenkti siekiamam direktyvos veiksmingumui, nes gali lemti taikytinų teisės aktų susiskaidymą.

1.6. Pasiūlyme dėl direktyvos dėl teisės vairuoti atėmimo numatyta, kad prireikus asmens tapatybės kortelėje nurodytas nacionalinis identifikavimo numeris bus įtrauktas į elektroninius duomenis, kuriais keičiasi nacionalinės valdžios institucijos. Tačiau daugelyje valstybių narių nacionalinis identifikavimo numeris taip pat suteikia prieigą prie atitinkamo asmens medicinos dokumentų. EESRK pažymi, kad pagal Bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą iš esmės draudžiama tvarkyti su sveikata susijusius asmens duomenis, nes tai yra neskelbtini duomenys. Todėl jis ragina patikslinti pasiūlymą dėl direktyvos šiuo klausimu.

1.7. EESRK norėtų, kad iš pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto būtų išbraukta nuostata, leidžianti priimti direktyvos dėl teisės vairuoti atėmimo įgyvendinimo priemones dar prieš perkeliant direktyvą į valstybių narių nacionalinę teisę, nes šia nuostata pažeidžiami teisinio tikrumo, standartų hierarchijos ir jų laikino taikymo principai.

1.8. EESRK atkreipia dėmesį į galimybę leisti jaunuoliams su lydinčiu asmeniu pradėti vairuoti sunkvežimius nuo 17 metų. Komitetas taip pat pabrėžia, kad reikia pritaikyti sunkvežimių vairuotojų profesinį mokymą ir gerinti darbo sąlygas bei darbo užmokestį, kad profesija taptų patrauklesnė. Jis ragina Komisiją skatinti darbdavius gerinti padėtį visomis įmanomomis priemonėmis, pavyzdžiui, stiprinti mokymą ar didinti informuotumą valstybėse narėse.

1.9. EESRK rekomenduoja suderinti nuostatas, kad po teorinio mokymo vairavimo mokykloje ir praktinio vairavimo pamokų besimokantysis vairuoti sunkvežimį įgytų praktinio vairavimo patirties su specialiai apmokytu instruktoriumi. Vairuoti sunkiasvores krovinines transporto priemones septyniolikmečiams vairuotojams turėtų būti leista tik po ilgos praktikos su lydinčiu asmeniu ir labai griežto vairavimo egzamino. EESRK ragina pasiūlyme dėl direktyvos tam skirti dėmesio.

2. **Bendrosios pastabos**

2.1. Komisijos siūlomu teisės aktų rinkiniu siekiama iki 2050 m. užtikrinti, kad Europos Sąjungos (ES) keliuose nežūtų nė vienas žmogus, o iki 2030 m. žūčių keliuose sumažėtų 50 % Jame siūloma įdiegti skaitmeninį vairuotojo pažymėjimą, kuris galiotų visose valstybėse narėse, ir patobulinti tarpvalstybinį teisės vairuoti atėmimo vykdymą. Komisija pažymi, kad dauguma mirtinų eismo įvykių yra siejami su sunkvežimiais ir lengvaisiais automobiliais ir kad miestuose 70 % eismo įvykių aukų yra pažeidžiami eismo dalyviai.

2.2. Šioje nuomonėje daugiausia dėmesio skiriama dviem teisės aktų rinkinio, apimančio prevencinį ir vykdymo užtikrinimo aspektus, pasiūlymams:

— prevencijos tikslas – geriau paruošti vairuotojus naudotis visai netaršiomis transporto priemonėmis ir važinėti miesto keliais, kur daugiau dviračių, dviračių transporto priemonių ir daugybė pėsčiųjų;

— vykdymo užtikrinimas apima geresnę prieigą prie valstybių narių turimų registracijos įrašų ir tvirtesnį valstybių narių bendradarbiavimą tiriant pažeidimus.

2.3. Ypatingas dėmesys, kuris teisės aktų rinkinyje skiriamas elektrinėms transporto priemonėms, taip pat dera su tikslais mažinti anglies pėdsaką, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir triukšmo taršą.

2.4. Jame taip pat atsižvelgiama į transporto priemonių technologinę raidą, perėjimą nuo mechaninių prie automatinių pavarų dėžių ir transporto priemonių masės pokyčius.

Skaitmeninis vairuotojo pažymėjimas

2.5. *Pasiūlyme dėl direktyvos COM(2023) 127 final* numatoma nuo 2023 m. pradėti naudoti skaitmeninį vairuotojo pažymėjimą. Į pasiūlymą taip pat įtrauktos nuostatos, kuriomis siekiama palengvinti perėjimą prie visai netaršių transporto priemonių.

([1]) 2019 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1936, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 305, 2019 11 26, p. 1).

2.6. Pasiūlymu iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB ([2]), kuria buvo siekiama padidinti kelių eismo saugumą ir palengvinti judėjimo laisvę:

— nustatant vieną ES vairuotojo pažymėjimo pavyzdį, kuris būtų privalomas visiems vairuotojams nuo 2033 m., siekiant užtikrinti didesnę apsaugą nuo sukčiavimo ir klastojimo;

— nustatant vairuotojo pažymėjimų kategorijas pagal transporto priemonių tipus ir minimalų jų vairuotojų amžių;

— įvedant privalomą administracinį visų naujų vairuotojo pažymėjimų atnaujinimą kas 10 metų;

— supaprastinant administracinę naštą vairuotojams, kurie persikelia gyventi į kitą valstybę narę;

— taikant bendrus minimaliuosius vairuotojų įgūdžių, žinių ir fizinio bei psichinio tinkamumo standartus;

— nustatant laipsnišką perėjimą prie galingų motociklų, kuris būtų grindžiamas minimaliu nustatytu amžiumi ir ankstesne patirtimi vairuojant mažesnio galingumo motociklus;

— sukuriant nacionalinių valdžios institucijų keitimosi informacija apie vairuotojo pažymėjimus tinklą (RESPER).

2.7. Ketvirtoji vairuotojo pažymėjimo taisyklių peržiūra atliekama dėl dviejų pagrindinių priežasčių. Viena vertus, vairuotojo gebėjimai, elgesys ir sveikata yra labai svarbūs daugelio žūčių keliuose atveju arba lemia sunkias pasekmes ar nemirtinus sužalojimus. Iš tiesų per daug vairuotojo pažymėjimą turinčių asmenų sėda prie vairo turėdami prastus vairavimo įgūdžius. Šiuo požiūriu amžiaus kriterijus nebeatrodo lemiamas, nes iš tyrimų matyti, kad tam tikri konkretūs medicininiai kriterijai, susiję su narkotikų vartojimu, psichikos sveikata, epilepsija, diabetu, širdies būkle ir miego apnėja, nebūtinai yra susiję su amžiumi, tad nustatant tinkamumą vairuoti jie yra daug svarbesni nei amžius.

2.8. Kita vertus, jaunų vairuotojų žinios, praktika ir supratimas apie riziką yra ypač riboti. Didelis eismo įvykių, kurie įvyksta dėl jaunų vairuotojų, skaičius rodo, kad vairuotojo pažymėjimų išdavimo reikalavimai nėra visiškai tinkami kelių eismo saugumui užtikrinti.

2.9. Be to, laipsniškas pagalbinių vairavimo sistemų, automatinio avarinio stabdymo ir automatizuotų transporto priemonių vystymas turės įtakos vairavimui ir dabartinė Direktyva 2006/126/EB taps nebeaktuali.

2.10. Taip pat atrodo, kad laisvam ES piliečių judėjimui trukdo administraciniai formalumai, susiję su vairuotojo pažymėjimo gavimu, pripažinimu, išsaugojimu ar keitimu kitoje valstybėje narėje nei ta, kurioje jis buvo išduotas. Kai kurie Direktyvoje 2006/126/EB nustatyti kriterijai, pavyzdžiui, „įprastinė gyvenamoji vieta“, kelia daug aiškinimo problemų, todėl kai kurie vairuotojo pažymėjimų turėtojai tam tikrais atvejais negali vairuoti ilgiau nei šešis mėnesius savo naujoje gyvenamojoje šalyje. Be to, kitoje valstybėje narėje gyvenantys ES piliečiai kartais susiduria su sunkumais, kai turi laikyti vairavimo egzaminus ne savo gimtąja kalba, ypač kai nėra galimybės naudotis vertėjo žodžiu paslaugomis.

2.11. Taip pat nėra bendrų taisyklių dėl vairuotojo pažymėjimų, trečiojoje valstybėje išduotų ES gyvenantiems asmenims, pripažinimo, be to, vienos valstybės narės išduotas pažymėjimas gali būti nepripažįstamas galiojančiu kitoje valstybėje narėje.

2.12. Galiausiai daugelis valstybių narių numato įdiegti arba jau įdiegė skaitmeninį vairuotojo pažymėjimą, kuris galioja nereikalaujant pateikti asmens tapatybės kortelės. Tačiau Direktyvoje 2006/126/EB numatytas tik fizinių vairuotojo pažymėjimų pripažinimas, o tai yra nauja kliūtis laisvam ES piliečių judėjimui.

2.13. Pasiūlymas dėl direktyvos taip pat atitinka JT darnaus vystymosi tikslus ([3]) – iki 2030 m. padėti užtikrinti, kad miestai ir gyvenamoji aplinka taptų įtraukesni, saugesni, atsparesni ir tvaresni, ir visiems suteikti galimybę naudotis saugiomis, įperkamomis, prieinamomis ir tvariomis transporto sistemomis. Be to, pasiūlymas atitinka žaliojo kurso tikslus, nes jame numatytos naujos taisyklės dėl automatinių transmisijų ir daugumos visai netaršių B kategorijos transporto priemonių didžiausio svorio.

2.14. Jame taip pat skiriamas ypatingas dėmesys pažeidžiamiems eismo dalyviams, pavyzdžiui, dviratininkams, pėstiesiems, paspirtukų naudotojams, neįgaliesiems ar riboto judumo asmenims, ir juo bus sudarytos palankesnės sąlygos atnaujinti C ir D kategorijų vairuotojų pažymėjimus, o tai yra palanku transporto įmonėms, kurių didžioji dalis yra MVĮ.

([2]) 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų (nauja redakcija) (OL L 403, 2006 12 30, p. 18).

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

Kelių eismo saugumas ir griežtesnis teisės aktų vykdymas

2.15. 2018 m. Europos Sąjunga užsibrėžė tikslą iki 2030 m. 50 % sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių. Deja, naujausioje 2023 m. vasario mėn. paskelbtoje ataskaitoje pateikti duomenys kelia nerimą: praėjusiais metais Europoje per eismo įvykius žuvo 20 600 žmonių.

2.16. Pasiūlyme dėl direktyvos dėl teisės vairuoti atėmimo poveikio visoje Sąjungoje (COM(2023) 128 *final*) numatoma mažinti nebaudžiamumą, suteikiant nacionalinėms valdžios institucijoms prieigą prie nacionalinių vairuotojo pažymėjimų registrų, ir gerinant jų bendradarbiavimą išieškant baudas.

2.17. Siūloma, kad šis bendradarbiavimas, kuris jau vykdomas greičio viršijimo srityje, apimtų ir kitus pažeidimus, pavyzdžiui, saugaus atstumo iki kitų transporto priemonių nesilaikymą, pavojingą lenkimą, ypač kertant ištisines baltas linijas, ir pavojingą transporto priemonės statymą.

2.18. Siūloma reforma siekiama pagerinti mokymąsi vairuoti, nes du iš penkių mirtinų eismo įvykių Europoje įvyksta dėl jaunesnių nei 30 metų vairuotojų kaltės. Pasiūlyme numatoma griežtinti kovą su vairavimu apsvaigus nuo alkoholio: nustatyti bent dvejų metų bandomąjį laikotarpį vairuotojo pažymėjimą turintiems pradedantiesiems vairuotojams taikant visiško netoleravimo taisyklę vairavimui apsvaigus ([4]).

2.19. Pasiūlymas dėl direktyvos taip pat apima pažeidimus, kuriuos padarė vairuotojai, neturintys gyvenamosios vietos valstybėje narėje, kurioje jie padarė pažeidimą. Iš tiesų 2019 m. daugiau kaip 40 % vairuotojų, padariusių pažeidimą ES šalyje, kuri nėra jų gyvenamoji šalis, nebuvo patraukti baudžiamojon atsakomybėn arba nesumokėjo baudos, ir buvo nustatyta tik 50 % pažeidėjų.

2.20. Pasiūlyme dėl direktyvos laikomasi nuomonės, kad pažeidimų atveju rezidentams ir nerezidentams turėtų būti taikomos vienodos sąlygos, o baudas turėtų būti galima sumokėti per internetinį portalą. Tačiau jame patikslinama, kad kiekviena šalis paliks galioti savo teisės aktus dėl baudžiamumo ir nuobaudų.

2.21. Reforma numatoma suteikti galimybę naudotis nacionaliniais registrais nacionalinėms valdžios institucijoms ir pagerinti jų bendradarbiavimą išieškant baudas. Šis bendradarbiavimas, kuris jau vykdomas greičio viršijimo srityje, apims ir kitus pažeidimus, pavyzdžiui, saugaus atstumo iki kitų transporto priemonių nesilaikymą, pavojingą lenkimą ir pavojingą transporto priemonės statymą.

2.22. Reforma taip pat numatoma galimybė visose ES šalyse atimti vairuotojo pažymėjimus ir, taikant tarpusavio pripažinimo principą, suderinti taisykles dėl vairuotojo pažymėjimų galiojimo sustabdymo ir panaikinimo, kai nepaisoma šviesoforo signalų, pavojingai viršijamas leistinas greitis ir atsisakoma atlikti blaivumo ar narkotikų vartojimo patikrinimus.

3. **Konkrečios pastabos**

3.1. EESRK mano, kad pasiūlymas dėl direktyvos dėl teisės vairuoti atėmimo, grindžiamas SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktu dėl bendros transporto politikos įgyvendinimo, nesuteikia pakankamų apsaugos priemonių, kad būtų išvengta dubliavimosi su bendradarbiavimo baudžiamosiose bylose aprėptimi. Iš tiesų planuojamas keitimasis informacija yra susijęs su nusikalstamomis veikomis ir apima policijos bendradarbiavimą pagal SESV 87 straipsnį bei teisminį bendradarbiavimą baudžiamosiose bylose, numatytą SESV 82 straipsnyje; tačiau pasiūlymas dėl direktyvos grindžiamas tik SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktu.

3.2. Komitetas pažymi, kad šiame pasiūlyme daugiausia dėmesio skiriama žmogiškajam veiksniui, tačiau neatsižvelgiama į tai, kad daugelis eismo įvykių įvyksta dėl prastos kelių priežiūros, ir apie kelių infrastruktūros valdytojų atsakomybę nekalbama. EESRK mano, kad siūlomos direktyvos sąveika su Direktyva (ES) 2019/1936, kurios perkėlimą į nacionalinę teisę šiuo metu stebi Komisija, ir galimas planuojamų priemonių dubliavimasis gali pakenkti siekiamam direktyvos veiksmingumui, nes gali lemti taikytinų teisės aktų susiskaidymą.

3.3. Pasiūlymo dėl direktyvos dėl teisės vairuoti atėmimo 5 straipsnio 2 dalies c punkte numatyta, kad prireikus asmens tapatybės kortelėje nurodytas nacionalinis identifikavimo numeris bus įtrauktas į elektroninius duomenis, prie kurių prieigą turi nacionalinės valdžios institucijos. Pasiūlymo dėl direktyvos I priedo 6 straipsnyje dėl skaitmeninio vairuotojo pažymėjimo aiškiai nurodyta, kad nacionalinės asmens tapatybės kortelės numeris bus integruotas į kortelės lustą ir jį bus galima nuskaityti kortelių skaitytuvu. Tačiau daugelyje valstybių narių nacionalinis identifikavimo numeris taip pat suteikia prieigą prie atitinkamo asmens medicinos dokumentų.

([4]) Po diskusijų su Komisija darytina išvada, kad visiško netoleravimo sąvoka laikoma techniškai pagrįsta.

3.4. EESRK pažymi, kad pagal Bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą iš esmės draudžiama tvarkyti su sveikata susijusius asmens duomenis, nes tai yra neskelbtini duomenys. Todėl jis ragina patikslinti pasiūlymą dėl direktyvos šiuo klausimu.

3.5. 5 straipsnio 2 dalies c punkto įgyvendinimas gali būti nustatytas Komisijos pagal komiteto procedūrą priimtame įgyvendinimo akte net iki perkėlimo į nacionalinę teisę datos. EESRK apgailestauja dėl šios nuostatos, pagal kurią leidžiama priimti direktyvos įgyvendinimo priemones dar prieš perkeliant direktyvą į valstybių narių nacionalinę teisę, nes šia nuostata pažeidžiami teisinio tikrumo, standartų hierarchijos ir jų laikino taikymo principai.

3.6. EESRK mano, kad suteikiant galimybę jaunuoliams nuo 17 metų pradėti vairuoti sunkvežimius su lydinčiu asmeniu, taip siekiant paskatinti juos rinktis nepaklausią vairuotojo profesiją, išsprendžiama tik dalis problemos. Reikia taip pat pritaikyti sunkvežimių vairuotojų profesinį mokymą ir gerinti darbo sąlygas bei darbo užmokestį, kad ši profesija taptų patrauklesnė. Jis ragina Komisiją skatinti darbdavius gerinti padėtį visomis įmanomomis priemonėmis, pavyzdžiui, stiprinti mokymą ar didinti informuotumą valstybėse narėse.

3.7. EESRK mano, kad valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė leisti savo teritorijoje vairuoti autobusus ir D/DE kategorijos transporto priemones 18 metų ir vyresniems vairuotojams, nenustatant 50 km nuotolio.

3.8. Vairuotojo pažymėjimo reformoje numatyta jauniems 16–21 metų amžiaus vairuotojams, turintiems B1 kategorijos vairuotojo pažymėjimą, leisti vairuoti mažo greičio automobilius. Tai įdomus pasiūlymas siekiant apriboti lengvųjų motociklų arba nelabai saugių motorolerių naudojimą ir spręsti viešojo transporto trūkumo problemą kai kuriuose regionuose, juo labiau, kad mažo greičio automobilius gali vairuoti ir B kategorijos vairuotojo pažymėjimo neturintys asmenys; šiais automobiliais taip pat galėtų naudotis vyresnio amžiaus žmonės, turintys ribotus vairavimo gebėjimus. EESRK pritaria šiems pasiūlymams.

3.9. Taip pat turėtų būti įmanoma apriboti automobilių greitį kitomis priemonėmis nei Komisijos pasiūlytos greičio ribojimo priemonės. Elektroniniai greičio ribotuvai yra patikima ir moderni alternatyva. Valstybės narės savo ruožtu galėtų numatyti nuobaudas už neteisėtą variklio apsukų dažnio ribų pakeitimą.

3.10. EESRK taip pat pritaria numatytai galimybei su B kategorijos vairuotojo pažymėjimu vairuoti alternatyviuosius degalus naudojančias transporto priemones, kurių masė yra ne didesnė nei 4 250 kg, nes tai galėtų paspartinti lengvųjų sunkvežimių parko elektrifikavimą ir sumažinti vairuotojų trūkumą. Be to, transporto priemonių gamintojai jau pateikė daug elektrinių furgonų (nuo 3 500 iki 4 250 kg), kurių įkrovimo galia atitinka šiuo metu rinkoje esančių dyzelinių furgonų galią.

3.11. EESRK nuomone, po teorinio mokymo vairavimo mokykloje ir praktinio vairavimo pamokų sunkiasvorių krovininių transporto priemonių vairuotojas mokinys turėtų įgyti praktinio vairavimo patirties su profesionaliu instruktoriumi. Instruktoriai turėtų būti specialiai apmokyti šiuo tikslu.

3.12. Planuojama reforma turėtų būti numatyta, kad vairuoti sunkvežimius septyniolikmečiui vairuotojui turėtų būti leista tik po ilgos praktikos su lydinčiu asmeniu ir labai griežto vairavimo egzamino. Todėl pasiūlymas dėl direktyvos turėtų būti atitinkamai papildytas.

Briuselis, 2023 m. birželio 14 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas
Oliver RÖPKE