

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 oraz uchylającej dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012”

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

oraz „Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów”

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

(2023/C 293/19)

Sprawozdawca: **Philippe CHARRY**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 17.4.2023 Rada Unii Europejskiej, 20.4.2023 i 26.4.2023
Podstawa prawna	Art. 91 ust. 1 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	16.5.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	14.6.2023
Sesja plenarna nr	579
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	210/1/2

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Pakiet legislacyjny zaproponowany przez Komisję Europejską ma na celu osiągnięcie do 2050 r. zerowej liczby ofiar śmiertelnych na drogach Unii Europejskiej (UE). Niniejsza opinia dotyczy dwóch aspektów reformy: wprowadzenia cyfrowego prawa jazdy oraz bardziej zdecydowanego ścigania przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego w całej UE.

1.2. Zapewnienie unijnym kierowcom cyfrowego prawa jazdy ma również na celu wyeliminowanie rozbieżności i spowolnień administracyjnych między poszczególnymi państwami członkowskimi w zakresie rozpatrywania wniosków o wymianę praw jazdy od kierowców z zagranicy, które utrudniają swobodne przemieszczania się. Prawo jazdy będzie przechowywane na telefonie komórkowym lub na innym nośniku cyfrowym. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) popiera ten cel, lecz ma nadzieję, że prawa jazdy w formie papierowej pozostaną dostępne dla kierowców, którzy życzą sobie dalej z nich korzystać. Ponadto ze względu na włączenie cyfrowe wszystkich grup wiekowych EKES zaleca indywidualne i bezpłatne szkolenia i coaching w zakresie korzystania z nowych cyfrowych praw jazdy.

1.3. W tym samym duchu EKES zaleca zniesienie ograniczania ważności praw jazdy ze względu na wiek, jak przewidziano w art. 10 wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie praw jazdy w stosunku do osób w wieku powyżej 70 lat. Wzywa do niedyskryminacyjnego podejścia, z uwzględnieniem konkretnej oceny lekarskiej, mającego zastosowanie do wszystkich kierowców, u których stwierdzono upośledzenia mające wpływ na zdolność do kierowania pojazdami.

1.4. EKES pragnie, by wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zakazu prowadzenia pojazdów lepiej chronił przed ryzykiem pokrywania się z zakresem współpracy w sprawach karnych. Przewidziana w nim wymiana informacji na temat przestępstw lub wykroczeń popełnionych przez kierowców opiera się bowiem na art. 91 ust. 1 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) dotyczącym wspólnej polityki transportowej, podczas gdy planowana wymiana informacji między organami krajowymi wydaje się bardziej dotyczyć przestępstw w oparciu o zasady współpracy policyjnej określone w art. 87 TFUE i współpracy wymiarów sprawiedliwości w sprawach karnych, o której mowa w art. 82 TFUE.

1.5. Komitet odnotowuje, że pakiet legislacyjny kładzie nacisk na czynnik ludzki, chociaż wiele wypadków drogowych wynika z braku konserwacji dróg, i pomija kwestię odpowiedzialności zarządców infrastruktury drogowej. Zdaniem EKES-u powiązanie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 ⁽¹⁾, której transpozycję monitoruje obecnie Komisja, czy wręcz nakładanie się na siebie środków mogą osłabić pożądaną skuteczność, gdyż doprowadzą do powstania zbyt rozproszonego zbioru przepisów.

1.6. Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zakazu prowadzenia pojazdów stanowi, że w razie potrzeby krajowy numer identyfikacyjny wskazany w dowodzie tożsamości będzie należeć do danych elektronicznych wymienianych między organami krajowymi. W wielu państwach członkowskich krajowy numer identyfikacyjny umożliwia jednak również dostęp do dokumentacji medycznej danej osoby. EKES zauważa, że ogólne rozporządzenie o ochronie danych zasadniczo zakazuje przetwarzania danych osobowych dotyczących zdrowia, ponieważ mają one wrażliwy charakter. W związku z tym apeluje o doprecyzowanie pod tym kątem wniosku dotyczącego dyrektywy.

1.7. EKES postuluje, aby z wniosku ustawodawczego usunięto przepis umożliwiający przyjęcie środków wykonawczych dyrektywy w sprawie zakazu prowadzenia pojazdów przed jej transpozycją w państwach członkowskich, gdyż narusza on zasady pewności prawa i hierarchii norm i ich stosowania w czasie.

1.8. Komitet przyjmuje do wiadomości możliwość rozpoczęcia nauki jazdy samochodem ciężarowym w towarzystwie innego kierowcy od 17. roku życia. Podkreśla również potrzebę dostosowania szkolenia zawodowego kierowców samochodów ciężarowych oraz poprawy warunków pracy i płac w celu zwiększenia atrakcyjności tego zawodu. Wzywa Komisję do zachęcania pracodawców do poprawy sytuacji za pomocą wszelkich środków, takich jak wzmocnienie szkoleń lub podnoszenie świadomości w państwach członkowskich.

1.9. EKES zaleca wprowadzenie jednolitego wymogu, by po odbyciu szkolenia teoretycznego w szkole jazdy i praktycznych lekcji jazdy osoba ucząca się kierować samochodem ciężarowym nabywała praktycznego doświadczenia w prowadzeniu pojazdów pod okiem specjalnie w tym celu przeszkolonego instruktora. Planowana reforma powinna przewidywać, że prowadzenie samochodów ciężarowych przez 17-letniego kierowcę będzie dozwolone dopiero po długiej praktyce pod okiem innego kierowcy i po bardzo selektywnym egzaminie na prawo jazdy. EKES pragnie, by wniosek dotyczący dyrektywy szedł w tym kierunku.

2. Uwagi ogólne

2.1. Zaproponowany przez Komisję pakiet legislacyjny ma na celu osiągnięcie do 2050 r. zerowej liczby ofiar śmiertelnych na drogach Unii Europejskiej (UE) oraz zmniejszenie do 2030 r. liczby ofiar śmiertelnych na drogach o 50 %. Komisja proponuje wprowadzenie cyfrowego prawa jazdy ważnego we wszystkich państwach członkowskich oraz ulepszenie transgranicznego egzekwowania zakazu prowadzenia pojazdów. Komisja stwierdziła, że samochody ciężarowe i osobowe powodują większość wypadków śmiertelnych, a na obszarach miejskich 70 % wypadków dotyczy niechronionych użytkowników drogi.

2.2. W niniejszej opinii skoncentrowano się na dwóch wnioskach zawartych w pakiecie legislacyjnym, który obejmuje aspekt zapobiegawczy oraz system egzekwowania przepisów:

- zapobieganie polega na lepszym przygotowaniu kierowców do prowadzenia pojazdów bezmisyjnych i do poruszania się po drogach miejskich w pobliżu większej liczby rowerów, pojazdów dwukołowych oraz pieszych,
- egzekwowanie prawa dotyczy poprawy dostępu do danych rejestracyjnych pojazdów przechowywanych przez państwa członkowskie, pogłębienia współpracy między państwami członkowskimi podczas dochodzeń w sprawie przestępstw lub wykroczeń.

2.3. Szczególny nacisk położony w pakiecie legislacyjnym na pojazdy elektryczne wpisuje się również w dążenie do zmniejszenia śladu węglowego, emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia hałasem.

2.4. W pakiecie uwzględniono również rozwój technologiczny pojazdów, przestawienie się z manualnych na automatyczne skrzynie biegów oraz zmianę masy pojazdów.

Cyfrowe prawo jazdy

2.5. Wniosek dotyczący dyrektywy COM(2023) 127 *final* przewiduje wprowadzenie cyfrowego prawa jazdy od 2023 r. Zawiera również przepisy mające na celu ułatwienie przestawienia się na pojazdy bezmisyjne.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 305 z 26.11.2019, s. 1).

2.6. Wniosek zmienia dyrektywę 2006/126/WE⁽²⁾, której celem były poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zwiększenie swobody przemieszczania się, poprzez wprowadzenie następujących elementów:

- jednolitego i obowiązkowego unijnego wzoru prawa jazdy dla wszystkich kierowców począwszy od 2033 r. w celu zapewnienia lepszej ochrony przed oszustwami i podrabianiem,
- klasyfikacji praw jazdy w zależności od typu pojazdów i minimalnego wieku uprawniającego do ich prowadzenia,
- obowiązkowego administracyjnego przedłużenia okresu ważności wszystkich nowych praw jazdy co dziesięć lat,
- uproszczenia obciążeń administracyjnych dla kierowców zmieniających miejsce zamieszkania i przeprowadzających się do innego państwa członkowskiego,
- stosowania wspólnych minimalnych norm dotyczących umiejętności, wiedzy oraz kondycji fizycznej i umysłowej kierowców,
- stopniowego dostępu do motocykli o dużej mocy w oparciu o minimalny wiek i wcześniejsze doświadczenie w prowadzeniu motocykli o mniejszej mocy,
- stworzenia sieci wymiany informacji na temat praw jazdy między organami krajowymi (RESPER).

2.7. Czwarta zmiana dotycząca prawa jazdy była podyktowana dwoma głównymi przyczynami. Umiejętności, zachowanie i stan zdrowia kierowcy w dużej mierze przyczyniają się do wielu śmiertelnych wypadków drogowych bądź prowadzą do poważnych konsekwencji lub obrażeń bez skutku śmiertelnego. Zbyt wielu posiadaczy prawa jazdy zasiada za kierownicą, chociaż nie jest w stanie prowadzić pojazdu. W tym względzie kryterium wieku wydaje się drugorzędne, ponieważ z badań wynika, że niektóre szczególne kryteria medyczne związane z używaniem narkotyków, zdrowiem psychicznym, padaczką, cukrzycą, schorzeniem kardiologicznym czy też zespołem bezdechu śródśennego nie są konkretnie związane z wiekiem i w większym stopniu niż wiek decydują o zdolności do kierowania pojazdem.

2.8. Młodzi kierowcy mają natomiast szczególnie ograniczoną wiedzę, praktykę i świadomość ryzyka. Duża liczba wypadków z udziałem młodych kierowców świadczy o tym, że wymogi związane z uzyskaniem prawa jazdy nie są w pełni dostosowane do celu, którym jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.

2.9. Ponadto stopniowy rozwój jazdy wspomaganiej, automatycznego hamulca awaryjnego i pojazdów zautomatyzowanych będzie miał wpływ na prowadzenie pojazdu i sprawi, że obecna dyrektywa 2006/126/WE przestanie być aktualna.

2.10. Wydaje się również, że trudności administracyjne związane z uzyskaniem, uznaniem, utrzymaniem lub wymianą prawa jazdy w państwie członkowskim innym niż to, w którym zostało ono wydane, są przeszkodą w swobodnym przepływie obywateli i obywateli europejskich. Niektóre pojęcia zawarte w dyrektywie z 2006 r., takie jak „miejsce zamieszkania”, powodują liczne problemy interpretacyjne, w związku z czym niektórzy posiadacze prawa jazdy nie mogą niekiedy prowadzić pojazdu w nowym kraju zamieszkania przez okres dłuższy niż sześć miesięcy. Ponadto obywatele europejscy zamieszkali w innym państwie członkowskim mają czasami trudności ze zdaniem egzaminu na prawo jazdy w języku innym niż ich język ojczysty tym bardziej, że nie zapewnia się pomocy tłumacza ustnego.

2.11. Nie ma również wspólnych zasad uznawania prawa jazdy wydanego w państwie trzecim osobie mającej miejsce zamieszkania w UE, nie mówiąc o tym, że prawo jazdy wydane przez jedno państwo członkowskie może nie być uznawane za ważne w innym państwie członkowskim.

2.12. Wreszcie, wiele państw członkowskich zamierza wprowadzić lub już wprowadziło cyfrowe prawo jazdy, które zachowuje ważność bez wymogu okazania dowodu tożsamości. Dyrektywa 2006/126/WE przewiduje jednak tylko uznawanie praw jazdy w formie papierowej, co stwarza kolejną przeszkodę w swobodnym przepływie obywateli i obywateli europejskich.

2.13. Wniosek dotyczący dyrektywy jest zgodny z celami zrównoważonego rozwoju ONZ⁽³⁾, według których miasta i środowisko życia mają stać się do 2030 r. bardziej sprzyjające włączeniu społecznemu, bezpieczne, odporne i zrównoważone i wszyscy mają mieć możliwość korzystania z bezpiecznego, przystępnego cenowo, dostępnego i zrównoważonego transportu. Dzięki wprowadzeniu nowych przepisów dotyczących automatycznej skrzyni biegów i maksymalnej masy większości bezemisyjnych pojazdów kategorii B wniosek jest także spójny z celami Zielonego Ładu.

2.14. We wniosku zwraca się ponadto szczególną uwagę na niechronionych użytkowników drogi, takich jak rowerzyści, piesi, osoby poruszające się na hulajnodze, osoby z niepełnosprawnościami lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, i na ułatwienie odnawiania praw jazdy kategorii C i D, co jest korzystne dla przedsiębiorstw transportowych, które są głównie MŚP.

⁽²⁾ Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

⁽³⁾ <https://sdgs.un.org/>

Bezpieczeństwo ruchu drogowego i bardziej rygorystyczne egzekwowanie prawa

2.15. W 2018 r. Unia Europejska postawiła sobie za cel zmniejszenie do 2030 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o 50 %. Niestety dane zawarte w ostatnim sprawozdaniu opublikowanym w lutym 2023 r. są alarmujące: w ubiegłym roku w Europie na drogach zginęło 20 600 osób.

2.16. Natomiast wniosek dotyczący dyrektywy COM(2023) 128 final w sprawie ogólnounijnych skutków niektórych zakazów prowadzenia pojazdów przewiduje ograniczenie zjawiska bezkarności, umożliwiając organom krajowym dostęp do krajowych rejestrów praw jazdy oraz poprawiając ich współpracę w zakresie ściągania grzywien.

2.17. We wniosku proponuje się, by współpraca prowadzona już w zakresie przekroczenia dopuszczalnej prędkości została rozszerzona na inne przestępstwa lub wykroczenia, takie jak niezachowywanie bezpiecznej odległości od innych pojazdów, ryzykowne wyprzedzanie, zwłaszcza na linii ciągłej czy też parkowanie pojazdu w sposób stwarzający zagrożenie.

2.18. Celem proponowanej reformy jest polepszenie nauki prowadzenia pojazdu, gdyż w Europie dwa na pięć wypadków śmiertelnych to wypadki z udziałem kierowców w wieku poniżej 30 lat. Reforma przewiduje bardziej rygorystyczne egzekwowanie prawa w wypadku kierowania pojazdem pod wpływem alkoholu, wprowadzając okres próbny wynoszący co najmniej 2 lata dla początkujących kierowców posiadających prawo jazdy oraz zasadę zerowej tolerancji w przypadku prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości⁽⁴⁾.

2.19. Wniosek dotyczący dyrektywy obejmuje również przestępstwa lub wykroczenia popełniane przez kierowców nieposiadających miejsca zamieszkania w tym państwie członkowskim, w którym się go dopuścili. W 2019 r. ponad 40 % kierowców, którzy popełnili przestępstwo lub wykroczenie w państwie UE innym niż ich państwo zamieszkania, nie było ściganych ani nie zapłaciło grzywny, a zaledwie 50 % sprawców zostało zidentyfikowanych.

2.20. We wniosku uznano, że w wypadku przestępstwa lub wykroczenia kierowcy będący lub niebędący rezydentami muszą być traktowani tak samo i trzeba umożliwić uiszczenie grzywny za pośrednictwem internetowego portalu informatycznego. Uściślono jednak, że każde państwo zachowa swoje przepisy dotyczące kryminalizacji i nałożonych kar.

2.21. Reforma przewiduje zatem umożliwienie organom krajowym dostępu do rejestrów krajowych i poprawę współpracy między nimi w zakresie ściągania grzywien. Współpraca prowadzona już w zakresie przekroczenia dopuszczalnej prędkości zostanie rozszerzona na inne przestępstwa lub wykroczenia, takie jak niezachowywanie bezpiecznej odległości od innych pojazdów, ryzykowne wyprzedzanie czy też parkowanie pojazdu w sposób stwarzający zagrożenie.

2.22. Reforma przewiduje również możliwość cofnięcia prawa jazdy we wszystkich państwach członkowskich UE oraz zharmonizowania przepisów dotyczących zawieszania i unieważniania prawa jazdy dzięki zasadzie wzajemnego uznawania w przypadku nieprzestrzegania sygnalizacji świetlnej, niebezpiecznego przekroczenia dozwolonej prędkości oraz odmowy poddania się badaniom na obecność alkoholu lub środków odurzających.

3. Uwagi szczegółowe

3.1. EKES uważa, że wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zakazu prowadzenia pojazdów oparty na art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE dotyczącym wdrażania wspólnej polityki transportowej nie zapewnia wystarczającego zabezpieczenia przed ryzykiem pokrywania się z zakresem współpracy w sprawach karnych. Przewidywana wymiana informacji dotyczy bowiem przestępstw i wymaga prowadzenia współpracy policyjnej, o której mowa w art. 87 TFUE, oraz współpracy wymiarów sprawiedliwości w sprawach karnych przewidzianej w art. 82 TFUE, podczas gdy wniosek dotyczący dyrektywy opiera się tylko na art. 91 ust. 1 lit. c) TFUE.

3.2. Komitet stwierdza, że wniosek kładzie nacisk na czynnik ludzki, lecz pomija fakt, że wiele wypadków drogowych wynika z braku konserwacji dróg, oraz kwestię odpowiedzialności zarządców infrastruktury drogowej. Jest zdania, że powiązanie wniosku dotyczącego dyrektywy z dyrektywą (UE) 2019/1936, której transpozycję monitoruje obecnie Komisja, czy wręcz nakładanie się na siebie środków mogą osłabić skuteczność planowanych działań, gdyż doprowadzą do powstania rozproszonego zbioru przepisów.

3.3. Art. 5 ust. 2 lit. c) wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie zakazu prowadzenia pojazdów stanowi, że w razie potrzeby krajowy numer identyfikacyjny wskazany w dowodzie tożsamości będzie należeć do danych elektronicznych, do których organy krajowe będą miały dostęp. W art. 6 załącznika do wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie cyfrowego prawa jazdy wyraźnie stwierdza się, że numer krajowego dowodu tożsamości będzie informacją zapisaną na mikroczipie dowodu tożsamości możliwą do odczytania za pomocą czytnika dowodów tożsamości. W wielu państwach członkowskich krajowy numer identyfikacyjny umożliwi jednak również dostęp do dokumentacji medycznej danej osoby.

⁽⁴⁾ Z wymiany poglądów z Komisją wynika, że pojęcie zerowej tolerancji jest rozumiane jako to, co technicznie rozsądne.

3.4. EKES zauważa, że ogólne rozporządzenie o ochronie danych zasadniczo zakazuje przetwarzania danych osobowych dotyczących zdrowia, ponieważ mają one wrażliwy charakter. W związku z tym apeluje o doprecyzowanie pod tym kątem wniosku dotyczącego dyrektywy.

3.5. Wdrożenie art. 5 ust. 2 lit. c) może zostać określone w akcie wykonawczym przyjętym przez Komisję w ramach procedury komitetowej, nawet przed datą transpozycji. EKES ubolewa, że ten przepis pozwala na przyjęcie środków wykonawczych do dyrektywy jeszcze przed jej transpozycją w państwach członkowskich, ponieważ podważa on pewność prawa, naruszając zasadę hierarchii norm i ich stosowania w czasie.

3.6. Komitet sądzi, że możliwość rozpoczęcia nauki jazdy samochodem ciężarowym w towarzystwie innego kierowcy od 17. roku życia, co ma zachęcić do wyboru deficytowego zawodu kierowcy samochodów ciężarowych, uwzględni jedynie część problemu. Konieczne jest również dostosowanie szkolenia zawodowego kierowców samochodów ciężarowych oraz poprawa warunków pracy i płac w celu zwiększenia atrakcyjności tego zawodu. EKES wzywa Komisję do zachęcania pracodawców do poprawy sytuacji za pomocą wszelkich środków, takich jak wzmocnienie szkoleń lub podnoszenie świadomości w państwach członkowskich.

3.7. EKES uważa, że państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia na prowadzenie autobusów i pojazdów kategorii D/DE na swoim terytorium przez kierowców w wieku od 18 lat, bez ograniczania odległości do 50 km.

3.8. Reforma prawa jazdy przewiduje uprawnienie do kierowania samochodami o ograniczonej prędkości przez młodych kierowców w wieku od 16 do 21 lat posiadających prawo jazdy kategorii B1. Jest to interesująca propozycja ograniczenia korzystania z mało bezpiecznych lekkich motocykli lub skuterów oraz rozwiązania problemu braku transportu publicznego w niektórych regionach, zwłaszcza że samochody o małej prędkości mogą być również wykorzystywane przez kierowców, którzy nie posiadają prawa jazdy kategorii B, a nawet mogą być wykorzystywane jako rozwiązanie przejściowe dla osób starszych o ograniczonych możliwościach prowadzenia pojazdu. EKES popiera te zmiany.

3.9. Powinno być również możliwe ograniczenie prędkości samochodów za pomocą środków innych niż proponowane przez Komisję. Elektroniczne urządzenia ograniczenia prędkości stanowią bowiem niezawodną i nowoczesną alternatywę. Ze swojej strony państwa członkowskie mogłyby przewidzieć sankcje za niezgodną z prawem modyfikację ograniczeń prędkości silnika.

3.10. EKES popiera również przewidywaną możliwość prowadzenia pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi o masie do 4 250 kg przez posiadaczy prawa jazdy kategorii B, ponieważ mogłoby to przyspieszyć elektryfikację floty lekkich samochodów ciężarowych i zmniejszyć niedobór kierowców. Ponadto producenci pojazdów wprowadzili już dużą liczbę elektrycznych samochodów dostawczych o masie od 3 500 do 4 250 kg, których pojemność ładowania odpowiada pojemności ładowania samochodów dostawczych z silnikiem wysokoprężnym znajdujących się obecnie na rynku.

3.11. Zdaniem Komitetu po odbyciu szkolenia teoretycznego w szkole jazdy i praktycznych lekcji jazdy osoba ucząca się kierować samochodem ciężarowym powinna nabyć praktyczne doświadczenie w prowadzeniu pojazdów pod okiem wyspecjalizowanego instruktora. W tym celu niezbędne jest specjalne przeszkolenie instruktorów.

3.12. Planowana reforma powinna przewidywać, że prowadzenie samochodów ciężarowych przez 17-letniego kierowcę będzie dozwolone dopiero po długiej praktyce pod okiem innego kierowcy i po bardzo selektywnym egzaminie na prawo jazdy. Należy zatem odpowiednio uzupełnić wniosek dotyczący dyrektywy.

Bruksela, dnia 14 czerwca 2023 r.

Oliver RÖPKE
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego