

**Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/59/EB dėl tam tikrų kelių transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyva 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų**

[COM(2017) 47 *final* – 2017/0015 (COD)]

(2017/C 288/16)

Pranešėjas: **Pasi MOISIO**

Prašymas pateikti nuomonę	Europos Sąjungos Taryba, 2017 2 20
	Europos Parlamentas, 2017 03 01
Teisinis pagrindas	SESV 91 straipsnis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2017 5 16
Priimta plenarinėje sesijoje	2017 5 31
Plenarinė sesija Nr.	526
Balsavimo rezultatai	185/0/0
(už/prieš/susilaikė)	

## 1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK pripažįsta, kad, nepaisant tam tikrų trūkumų, Direktyva dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių vairuotojų kvalifikacijos ir periodinio mokymo<sup>(1)</sup> iš esmės turėjo teigiamo poveikio Europos kelių transporto sektoriui. Sukūrus suderintą mokymo sistemą pagerėjo profesionalių vairuotojų gebėjimas atlikti savo darbą, buvo nustatytas bendras kelių transporto sektorių paslaugų lygis ir apskritai išaugo šio sektoriaus patrauklumas naujiems rinkos dalyviams.

1.2 EESRK mano, kad svarstomu pasiūlymu<sup>(2)</sup>, kuriuo iš dalies keičiama ši direktyva, galima dar labiau sustiprinti ES judėjimo laisvės principą ir žengti dar vieną žingsnį link patikimesnės ir atviresnės ES transporto rinkos, kuri grindžiama sąžininga konkurencija ir gali būti prižiūrima veiksmingiau ir teisingiau.

1.3 EESRK pritaria nustatytiems tikslams, dėl kurių iš dalies keičiama Direktyva dėl vairuotojų kvalifikacijos ir periodinio mokymo, t. y. pagerinti kelių eismo saugumą Europoje ir profesionalių vairuotojų sveikatą ir saugą darbe. Komitetas visų pirma atkreipė dėmesį į tai, kad per kelis pastaruosius metus kelių eismo saugumo srityje pasiekta labai gerų rezultatų, todėl primygtinai ragina Komisiją toliau įgyvendinti priemones, kuriomis būtų sustiprinta ši teigiama tendencija.

1.4 EESRK taip pat palankiai vertina direktyvos tikslą – suderinti ir supaprastinti administracines procedūras įvairiose valstybėse narėse, kad bet kurioje valstybėje narėje vykdomos vairuotojų mokymo programos pagal direktyvą būtų pripažįstamos ir abipusiškai patvirtinamos be aiškinimo arba atskirų papildomų reikalavimų. Tačiau norėtume atkreipti dėmesį į tai, jog siekiant abipusio mokymo pripažinimo būtina užtikrinti visiškai vienodą skirtingose valstybėse narėse organizuojamo mokymo programų turinį ir kokybę. Siekiant tai užtikrinti reikės veiksmingesnės priežiūros ir glaudesnio Europos Komisijos ir valstybių narių institucijų bendradarbiavimo.

<sup>(1)</sup> Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/59/EB (OL L 226, 2003 9 10, p. 4).

<sup>(2)</sup> COM(2017) 47 *final*.

1.5 Suklastotos vairuotojo kortelės, kuriose nurodomos turimos profesinės kvalifikacijos, ir suklastoti mokymo, kuris iš tiesų nebaigtas, pažymėjimai iškreipia konkurenciją transporto rinkoje ir kenkia profesionaliems vairuotojams, kurie laikosi taisyklių. EESRK ragina sukurti patikimą sistemą siekiant užtikrinti vairuotojo pažymėjimų ir kvalifikacinių kortelių autentiškumą. Kaip nurodyta mūsų rekomendacijų 1.4 punkte, ateityje reikėtų griežčiau kontroliuoti įvairiose šalyse veikiančias įgaliotas mokymo įstaigas, kad kiekvienu atveju būtų galima patikrinti mokymo programų turinį ir kokybę.

1.6 Be to, itin svarbu padidinti vienai tikslinei grupei ir sektoriui – šiuo atveju profesionaliems sunkiasvorių krovinių transporto priemonių vairuotojams – taikomų ES teisės aktų atitiktį ir nuoseklumą. Taip padidinama tiek pagal taisykles veikiančių asmenų teisinė apsauga, tiek bendras ES nuostatų patikimumas.

1.7 Direktyvos peržiūra siekiama ją labiau suderinti su naujausiomis bendromis tendencijomis, kurios yra itin aktualios transporto sektoriui (pvz., skaitmeninimu ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimu). EESRK pritaria šiam požiūriui ir pažymi, kad nors transportas yra sparčiai automatizuojamas ir šiame sektoriuje vis dažniau naudojami robotai, taip pat reikia atsižvelgti ir į svarbų žmogiškojo faktoriaus vaidmenį. Todėl būtina pripažinti didėjantį skaitmeninių įgūdžių poreikį, susijusį su vairuotojų mokymu, ir jų įgūdžių svarbą siekiant mažo išmetamo anglies dioksido kiekio tikslų.

1.8 Svarbus sritis, kuriai taikoma ši direktyva, uždavinys – užtikrinti, kad periodinis mokymas visų pirma atitiktų profesionalių vairuotojų individualius poreikius, ir pritaikyti jo turinį taip, kad kuo daugiau dėmesio būtų skiriama konkrečioms kiekvieno vairuotojo užduotims. Todėl šia direktyva turėtų būti numatytas lankstumas ir veiksmų laisvė, tiek pasirinktų periodinio mokymo programų turinio, tiek mokymo metodų požiūriu.

1.9 EESRK pabrėžia, kad turėtų būti suteikta vienoda galimybė mokymo metu vairuoti transporto priemonę, netgi prieš įgyjant pradinę kvalifikaciją. Svarbu užtikrinti, kad besimokantys asmenys ir toliau turėtų teisę vairuoti komerciniam transportui naudojamas transporto priemones, nes tai yra būtina, pavyzdžiui, siekiant suteikti galimybę įmonėse mokytis darbo vietoje (prižiūrint ir patariant specialistui), ir kad tai būtų pripažįstama kaip jų mokymo siekiant įgyti pradinę kvalifikaciją dalis. Peržiūrėta direktyva neturėtų atimti šios teisės. Kita vertus, turėtų būti užtikrinta, kad teisė derinti komercinio transporto operacijas ir mokymą nepaskatintų nesąžiningos konkurencijos transporto sektoriuje arba nesusilpnintų šio sektoriaus darbuotojų padėties.

1.10 Nors Komisijos pasiūlymas iš esmės yra subalansuotas ir juo žengiamas žingsnis teisinga linkme, EESRK vis dėlto norėtų pateikti tam tikrų konkrečių pakeitimų, papildymų ir pasiūlymų, kurie, mūsų nuomone, dar labiau sustiprintų praktinį jos įgyvendinimą ir taikymą vairuotojų mokymo srityje. Šie pasiūlymai smulkiau išdėstyti toliau pateiktose bendrosiose ir konkrečiose pastabose.

## 2. Nuomonės rengimo aplinkybės

2.1 Direktyva 2003/59/EB buvo įgyvendinama visoje ES nuo 2007 iki 2009 m. Joje nustatytas reikalavimas visiems profesionaliems krovinių transporto priemonių arba autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų vairuotojams ES teritorijoje, dirbantiems ES valstybėse narėse įregistruotose transporto bendrovėse, taip pat savarankiškai dirbantiems vairuotojams, komercinio transporto sektoriuje dirbantiems profesionaliais vairuotojais, baigti privalomą pagrindinio mokymo programą ir įgyti reikiamą kvalifikaciją.

2.2 Direktyvoje 2003/59/EB taip pat nustatytas mokymosi visą gyvenimą principas, kuris yra profesionalaus vairuotojo darbo dalis, t. y. nustatomas tam tikras reguliaraus periodinio mokymo valandų skaičius, būtinas profesiniams įgūdžiams palaikyti.

2.3 Europos Komisija skaičiavimais, 28 ES valstybėse narėse įsisteigusiose transporto bendrovėse iš viso dirba apie 3,6 mln. krovinių transporto priemonių arba autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų vairuotojų (2,8 mln. krovinių transporto priemonių vairuotojų ir 0,8 mln. autobusų ir tolimojo susisiekimo autobusų vairuotojų), kuriems taikoma ši direktyva <sup>(3)</sup>.

<sup>(3)</sup> SWD(2017) 27 *final* – Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Poveikio vertinimas“, 2017 m. vasario 1 d., p. 10.

2.4 Pagrindinio mokymo programa trunka 140 arba 280 valandų, atsižvelgiant į vairuotojo amžių ir jau įgytą kvalifikaciją. Kiekvienas vairuotojas per penkerių metų laikotarpį privalo baigti ne mažiau nei 35 valandų periodinio mokymo programą.

2.5 Remiantis nemažu išsamių ataskaitų ir poveikio vertinimų skaičiumi, kuriuos pastaraisiais metais paprašė atlikti Komisija, nustatyta, kad reikia peržiūrėti keletą klausimų. Taip pat buvo pastebėta problemų ir skirtumų, kurių atsiranda taikant ir aiškinant direktyvą skirtingose valstybėse narėse.

2.6 Per viešas konsultacijas, atliktas siekiant persvarstyti direktyvą<sup>(4)</sup>, Komisija gavo beveik 400 atsakymų iš profesionalių vairuotojų, transporto įmonių ir transporto sektoriaus darbuotojų, taip pat darbdaviams atstovaujančių organizacijų iš skirtingų valstybių narių.

2.7 Tiek konsultacijose, tiek įvairiose ataskaitose padarytos lygiai tos pačios išvados dėl direktyvos keliamų keblumų. Komisija mano, kad iš esmės suvokiama problema, su kuriomis susiduriama kasdienėje praktikoje vežant krovinius ir keleivius keliais, ir kad jos buvo laikomos veiksniu, trukdančiu užtikrinti suderintą ir tinkamą ES transporto rinkos veiklą.

2.8 Šias problemas galima suskirstyti į tris kategorijas<sup>(5)</sup>:

- ne visada mokymas yra abipusiškai pripažįstamas;
- mokymo programų turinys ne visada visiškai atitinka su individualaus vairuotojo darbo pobūdžiu susijusius poreikius;
- aiškinant leidžiamas direktyvos taikymo srities išimtis atsiranda skirtumų ir problemų, todėl profesionalūs vairuotojai susiduria su teisiniu netikrumu.

2.9 Be pirmiau nurodytų problemų, taip pat matyti, kad esama rimtų neatitikimų ir prieštaravimų, susijusių su Direktyvoje dėl vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo ir Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų bendrosiose nuostatose dėl vairavimo teisių nustatytais minimalaus amžiaus reikalavimais. Dėl to valstybėse narėse iškilo realių problemų ir reikia nedelsiant rasti tinkamų sprendimų.

2.10 Komisija mano, kad geresnio ir paprastesnio reglamentavimo pagal REFIT principus tikslas yra dar vienas argumentas persvarstyti direktyvą.

2.11 Manoma, kad persvarsčius direktyvą ji taps aiškesnė, nuoseklesnė ir bus sukurta naujų darbo vietų transporto sektoriuje, į kurį patenka ir MVĮ. Komisija mano, kad sprendžiant nustatytas problemas ir atitinkamai persvarsčius šią direktyvą tiek vairuotojai, tiek ir jų darbdaviai galės sutaupyti daug lėšų.

### 3. Bendrosios pastabos

3.1 Kalbant apie pradinę vairuotojų kvalifikaciją, šiuo metu valstybės narės turi pasirinkti vieną iš dviejų įgyvendinimo metodų nacionaliniu lygmeniu: 1) lankyti mokymus ir laikyti trumpesnį testą arba 2) laikyti tik ilgesnį testą. Siekdamas suteikti daugiau lankstumo ir didesnę pasirinkimo laisvę bei atkreipti dėmesį į individualios kvalifikacijos lygių skirtumus, EESRK rekomenduoja atnaujinti direktyvą į ją įtraukiant išskirtinę teisę lygiagrečiai taikyti abu modelius<sup>(6)</sup>.

3.2 Vykdamt praktinį profesionalių vairuotojų mokymą svarbu pabrėžti sritis, susijusias su transportu ir kelių eismo saugumu bei sveikata ir sauga darbe, gerinti skaitmeninį raštingumą ir įgūdžius ir mokyti vairuoti tausojant aplinką, efektyviai naudojant degalus ir deramai vertinant eismo situaciją.

<sup>(4)</sup> Konsultacijų išvadas rasite čia: [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/consultations/cpc\\_main\\_conclusions.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/consultations/cpc_main_conclusions.pdf).

<sup>(5)</sup> Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SWD(2017) 26 *final* „Poveikio vertinimo santrauka, pridėdama prie pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiamos direktyvos 2003/59/EB ir 2006/126/EB“.

<sup>(6)</sup> COM(2012) 385 *final*, 1 lentelė, p. 6.

3.3 Svarstant šį klausimą svarbu atsižvelgti į tai, kad pagrindinis trūkumas, kurį per konsultacijas nurodė profesionalūs vairuotojai ir kiti transporto sektoriaus dalyviai, yra tai, kad mokymo programų turinys ne visada atitinka su individualaus vairuotojo darbo pobūdžiu susijusius poreikius. Kursų turinys turi būti rengiamas taip, kad jie būtų optimaliai pritaikyti kiekvienam vairuotojui. EESRK pabrėžia, kad tai ne tik padidins mokymo patrauklumą, bet ir motyvuos profesionalius vairuotojus mokytis.

3.4 Taigi, jei naujosios direktyvos tikslas yra privalomai įtraukti tam tikras sritis į profesionaliems vairuotojams skirtas pradinės kvalifikacijos ir (arba) periodinio mokymo programas, jos turėtų būti apibrėžtos kiek įmanoma plačiau, laisviau ir lanksčiau, kartu atsižvelgiant į 3.1 punkte išdėstytas EESRK pastabas.

3.5 Kadangi profesionalūs sunkiasvorių transporto priemonių vairuotojai dėl savo darbo pobūdžio pagal ES teisės aktus dažnai privalo baigti kitų kategorijų mokymo programas, būtų prasminga, kad šie mokymo kursai būtų plačiau pripažįstami kaip Direktyvos dėl vairuotojų kvalifikacijos ir mokymo reikalavimų nustatyto periodinio mokymo dalis. Tai padėtų išvengti mokymo dubliavimosi, sumažinti biurokratizmą ir taupyti lėšas, taip pat didinti vairuotojų motyvaciją dalyvauti mokymo programose.

3.6 Persvarstytoje direktyvoje numatyta galimybė periodinio mokymo kursus baigti internetu (e. mokymasis). EESRK tai vertina teigiamai ir mano, kad tai yra esminis profesionalių vairuotojų mokymo patobulinimas. Dėl to savo ruožtu gerėja skaitmeniniai įgūdžiai ir tai yra ypač naudinga atokiose vietovėse įsisteigusiems veiklos vykdytojams. Naudojantis e. mokymosi programa asmuo gali mokytis namuose, todėl jam nebereikia keliauti (kartais tai gali būti visai nemažas atstumas) į tradicinio mokymo vietą.

3.7 Deja Komisija nesuteikė galimybės septynių valandų trukmės mokymo programą suskirstyti į dalis – ją vis dar reikia užbaigti per vieną dieną. Tai yra didelė problema vairuotojams ir transporto bendrovėms. Siekiant koordinuoti darbą ir mokymą, gerinti mokymosi rezultatus ir suteikti e. mokymosi galimybę reikia daugiau lankstumo. Periodinio mokymo tikslams pasiekti reikia parengti 35 valandų trukmės mokymo programą, o ne nustatyti 7 valandas per dieną trunkantį mokymo kursą. Šia rekomendacija taip pat būtų padedama siekti programos REFIT tikslų.

3.8 Įgyti įgūdžiai nurodomi atskiroje vairuotojo kvalifikacinėje kortelėje arba vairuotojo pažymėjime nurodant ES kodą, kuris atitinka galiojančias kvalifikacijas. Šios galimybės yra paliktos valstybių narių nuožiūrai. Dokumentų klastojimas yra vis didėjanti praktinė problema. Todėl EESRK rekomenduoja kuo skubiau ES lygmeniu sukurti duomenų bazę, kurioje įvairūs subjektai galėtų realiuoju laiku patikrinti, ar vairuotojo profesinė kvalifikacija atitinka tikrovę. Tai būtų galima padaryti įtraukiant duomenis apie profesinę kvalifikaciją į RESPER sistemą<sup>(7)</sup>, kurioje valstybės narės dalijasi su nacionaliniu vairuotojo pažymėjimu susijusia informacija. Tai suteiktų galimybę valstybių narių valdžios institucijoms tuo pat metu patikrinti ir vairavimo teises, ir profesinę kvalifikaciją.

#### 4. Konkrečios pastabos

4.1 EESRK ragina nedelsiant pašalinti prieštaravimus, susijusius su Direktyvoje dėl vairuotojo pažymėjimų<sup>(8)</sup> ir Direktyvoje dėl vairuotojų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo nustatytais minimalaus amžiaus reikalavimais. Siekiant šio tikslo siūloma į Direktyvą dėl vairuotojo pažymėjimų, pagal kurią vairuotojo pažymėjimai gali būti išduodami pagal Direktyvoje 2003/59/EB nustatytas amžiaus ribas, įtraukti išimtis.

4.2 EESRK nuomone, būtina užtikrinti, kad į direktyvą įtrauktinos taikymo srities išimties taip pat būtų visais atžvilgiais identiškos Reglamente dėl vairavimo trukmės ir poilsio laikotarpių<sup>(9)</sup> nustatytoms išimtims<sup>(10)</sup>, taikomoms sunkiasvorių transporto priemonių vairuotojams. Nors pateikus dabartinį pasiūlymą dėl direktyvos pakeitimo šioje srityje padaryta tam tikra pažanga, pirmiau minėtuose teisės aktuose nustatytos išimties vis dar skiriasi. Jei išimčių sąrašas nebūs visiškai suderintas, taip pat nebūs visiškai pašalinti ir profesionaliems vairuotojams taikomų taisyklių neatitikimai ir prieštaravimai.

<sup>(7)</sup> <https://www.eucaris.net/kb/resper/>

<sup>(8)</sup> Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB (OL L 403, 2006 12 30, p. 18)

<sup>(9)</sup> Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 561/2006 (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

<sup>(10)</sup> Reglamentas (EB) Nr. 561/2006, 3 ir 13 straipsniai (OL L 102, 2006 4 11, p. 1).

4.3 Nepaisant to, kad tikslas gerinti kelių eismo saugumą yra labai sveikintinas, EESRK abejoja dėl šiame pasiūlyme dėl direktyvos nustatyto reikalavimo į periodinį mokymą įtraukti bent vieną tik su kelių eismo saugumu susijusį dalyką (iš tiesų tam reikėtų skirti vieną iš penkių periodinio mokymo dienų). Vietoj to, reikalavimas galėtų būti suformuluotas atsižvelgiant į pasiūlymą dėl direktyvos <sup>(11)</sup> ir taip pat ją papildyti įtraukiant į periodinio mokymo programą bent vieną mokymo dieną, kurią „ypač daug dėmesio būtų skiriama kelių eismo saugumui, sveikatai ir saugai darbe ir degalų naudojimo racionalizavimui“. Taip būtų užtikrinta, kad į bet kokią profesionaliems vairuotojams skirtą mokymo programą ES būtų įtraukti ir vairavimo efektyviai naudojant degalus ir deramai vertinant eismo situaciją metodai. Šios sritys yra neatsiejama kelių eismo saugumo dalis.

4.4 Kai kuriose valstybėse narėse mokymas darbo vietoje yra esminė vairuotojų mokymo siekiant įgyti pradinę kvalifikaciją dalis. Besimokydamas darbo vietoje vairuotojas atlieka praktines komercinio transporto srities užduotis prižiūrint ir patariant specialistui. Šią galimybę reikėtų išlaikyti, nes taip vairuotojai jau mokymo laikotarpiu susipažįsta su darbo pobūdžiu ir tokiu būdu visiškai užtikrinama, kad nauji sektoriaus darbuotojai turėtų profesinių įgūdžių. Todėl EESRK griežtai prieštarauja pasiūlyme dėl direktyvos pateiktam pakeitimui, kuris užkirstų kelią vairuotojams vykdyti komercinio transporto operacijas mokymo siekiant įgyti pradinę kvalifikaciją metu. Tačiau norime pabrėžti, kad ši teisė vykdyti komercinio transporto operacijas visada turi būti visiškai integruota į mokymo programą (prižiūrint specialistui) ir dėl jos jokių būdu neturėtų būti iškreipiama konkurencija ar atsirasti socialinio dempingo.

4.5 EESRK palankiai vertina iš dalies pakeistoje direktyvoje numatytą galimybę patvirtinti pagal kitas ES taisykles rengiamus iki septynių valandų (t. y. vienos dienos) trukmės privalomo mokymo kursus (pvz., papildomus mokymus gerinant žinias apie neįgaliuosius, kurios būtinos norint vežti keleivius, ADR mokymas pavojingiems kroviniams pervežti, gyvūnų vežimui skirtus mokymus) kaip periodinio mokymo dalį. Tačiau svarbu išplėsti šią galimybę leidžiant mokymo programą tęsti kelias dienas, kad būtų išvengta mokymo dubliavimosi ir būtų sumažintos išlaidos. Įvairūs mokymo reikalavimai nesuderinami su geresnio ir paprastesnio reglamentavimo principais ir jie nėra vienodai taikomi skirtinguose transporto sektoriuose dirbantiems vairuotojams. Kai kurie jų nuolat privalo baigti ir periodinį mokymą, kaip reikalaujama direktyvoje, ir kitas privalomas mokymo programas, susijusias su jų atliekamu darbu.

4.6 Pasiūlymu, kuriuo iš dalies keičiama direktyva, būtų ir toliau leidžiama naudotis e. mokymusi kaip metodu, pagal kurį galima nepriklausomai įgyti tam tikrą pradinės kvalifikacijos dalį ir baigti periodinio mokymo programos dalį. Šis pakeitimas iš esmės yra labai teigiamas dalykas, tačiau EESRK mano, kad didžiausia leidžiama e. mokymosi dalis turėtų būti tiksliau apibrėžta, kad dėl neaiškios termino „iš dalies“ apibrėžties pasiūlymas nebūtų labai skirtingai aiškinamas ir praktiškai taikomas skirtingose valstybėse narėse.

4.7 EESRK nuomone, tiesiog būtina leisti vieną periodinio mokymo dieną padalyti į kelias dalis. Deja, pasiūlyme dėl direktyvos tokia galimybė nenumatoma, todėl kyla realus pavojus, kad dėl to atsirastų prieštaravimų. Atsižvelgiant į tai, kad mokymo programos dalis gali būti baigta pasitelkiant e. mokymąsi, turėtų būti taikomas lankstus sprendimas, pavyzdžiui, padalijant vienus to paties dalyko septynių valandų trukmės mokymo kursus taip, kad dalis mokymo vieną dieną vyksta klasėje arba atliekant praktines užduotis, o kita dalis tęsiama kitą dieną e. mokymosi metodu. Tai būtina vien dėl to, kad patalpos, kuriose vyksta mokymai, dažnai būna skirtingose vietose.

Briuselis, 2017 m. gegužės 31 d.

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto  
pirmininkas  
Georges DASSIS*

<sup>(11)</sup> Direktyva 2003/59/EB, 7 straipsnio 1 dalis (OL L 226, 2003 9 10. p. 4).