Evropský parlament
2019-2024

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2023/0053(COD)

26.9.2023

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY 199 - 488

Návrh zprávy
Karima Delli
(PE750.248v01-00)

Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1724 a zrušuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012

Návrh směrnice
(COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

Pozměňovací návrh 199
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Současný rámec by měl být aktualizován, aby byl vhodný pro novou éru, udržitelný, inkluzivní, inteligentní a odolný. Měl by zohlednit potřebu snížit emise z dopravy, digitalizaci, demografické trendy a technologický vývoj s cílem posílit konkurenceschopnost evropského hospodářství. Je důležité zjednodušit a digitalizovat správní postupy s cílem odstranit zbývající překážky, například administrativní zátěž bránící volnému pohybu řidičů, kteří se usadí v jiném členském státě, než je stát, který jim vydal řidičský průkaz. Harmonizovaný standardní rámec řidičských průkazů Unie by měl zahrnovat fyzické i mobilní řidičské průkazy a zajistit jejich vzájemné uznávání, pokud byly řádně vydány v souladu s touto směrnicí.	(2) Současný rámec by měl být aktualizován, aby byl vhodný pro novou éru, udržitelný, inkluzivní, inteligentní a odolný. Měl by zohlednit potřebu snížit emise z dopravy, ***mimo jiné díky většímu rozšíření vozidel s alternativním pohonem,*** digitalizaci, demografické trendy a technologický vývoj s cílem posílit konkurenceschopnost evropského hospodářství. Je důležité zjednodušit a digitalizovat správní postupy s cílem odstranit zbývající překážky, například administrativní zátěž bránící volnému pohybu řidičů, kteří se usadí v jiném členském státě, než je stát, který jim vydal řidičský průkaz. Harmonizovaný standardní rámec řidičských průkazů Unie by měl zahrnovat fyzické i mobilní řidičské průkazy a zajistit jejich vzájemné uznávání, pokud byly řádně vydány v souladu s touto směrnicí.

Or. en

Pozměňovací návrh 200
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(2) Současný rámec by měl být aktualizován, aby byl vhodný pro novou	(2) Současný rámec by měl být aktualizován, aby byl vhodný pro novou

éru, udržitelný, inkluzivní, inteligentní a odolný. Měl by zohlednit potřebu snížit emise z dopravy, digitalizaci, demografické trendy a technologický vývoj s cílem posílit konkurenceschopnost evropského hospodářství. Je důležité zjednodušit a digitalizovat správní postupy s cílem odstranit zbývající překážky, například administrativní zátěž bránící volnému pohybu řidičů, kteří se usadí v jiném členském státě, než je stát, který jim vydal řidičský průkaz. Harmonizovaný standardní rámec řidičských průkazů Unie by měl zahrnovat fyzické i mobilní řidičské průkazy a zajistit jejich vzájemné uznávání, pokud byly řádně vydány v souladu s touto směrnicí.

éru, udržitelný, inkluzivní, inteligentní a odolný. Měl by zohlednit potřebu snížit emise z dopravy, digitalizaci, demografické trendy a technologický vývoj s cílem posílit konkurenceschopnost evropského hospodářství. Je důležité zjednodušit a digitalizovat správní postupy s cílem odstranit zbývající překážky, například administrativní zátěž bránící volnému pohybu řidičů, kteří se usadí v jiném členském státě, než je stát, který jim vydal řidičský průkaz. Harmonizovaný standardní rámec řidičských průkazů Unie by měl zahrnovat fyzické i mobilní řidičské průkazy ***všech kategorií*** a zajistit jejich vzájemné uznávání, pokud byly řádně vydány v souladu s touto směrnicí.

Or. en

Pozměňovací návrh 201
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Ferber, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	***(3a) V zájmu další harmonizace a doplnění „vzoru Společenství“ by mělo být vzájemné uznávání řidičských průkazů vydaných členskými státy rozšířeno na průkazy opravňující k řízení motorových kolových nebo pásových zemědělských nebo lesnických vozidel s nejméně dvěma nápravami uvedených v čl. 3 bodě 8 nařízení (EU) č. 167/2013.**

Or. en

Pozměňovací návrh 202
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Mělo by být zajištěno, aby zpracování osobních údajů za účelem provádění této směrnice bylo v souladu s rámcem Unie pro ochranu údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679[53].	(4) Mělo by být zajištěno, aby zpracování osobních údajů za účelem provádění této směrnice bylo v souladu s rámcem Unie pro ochranu údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679[53] ***a se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES[53a]***.
[53] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).	[53] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).
	[53a] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Směrnice o soukromí a elektronických komunikacích)

Or. it

Pozměňovací návrh 203
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(4) Mělo by být zajištěno, aby zpracování osobních údajů za účelem provádění této směrnice bylo v souladu s rámcem Unie pro ochranu údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady	(4) Mělo by být zajištěno, aby zpracování osobních údajů za účelem provádění této směrnice bylo v souladu s rámcem Unie pro ochranu údajů, zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady

(EU) 2016/679[53].

[53] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

(EU) 2016/679[53] ***a se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES[53a]***.

[53] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

[53a] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37–47).

Or. en

Odůvodnění

Stanovisko evropského inspektora ochrany údajů 13/2023, 25. dubna 2023, bod 8, s. 5.

Pozměňovací návrh 204
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Tato směrnice stanoví právní základ pro uchovávání povinného souboru osobních údajů ve fyzických řidičských průkazech a jejich mikročipech nebo QR kódech a v mobilních řidičských průkazech s cílem zajistit vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu v celé Unii a v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. e) a případně čl. 9 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) 2016/679. Tyto údaje by se měly omezit na ty, které jsou nezbytné k prokázání řidičského oprávnění dané osoby, k její identifikaci a k ověření jejího řidičského oprávnění a totožnosti. Tato směrnice rovněž stanoví dodatečná ochranná opatření k zajištění ochrany osobních údajů zpřístupněných během	(5) Tato směrnice stanoví právní základ pro uchovávání povinného souboru osobních údajů ve fyzických řidičských průkazech a jejich mikročipech nebo QR kódech a v mobilních řidičských průkazech ***za výlučným účelem prokázání a ověřování řidičského oprávnění a totožnosti dané osoby*** s cílem zajistit vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu v celé Unii a v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. e) a případně čl. 9 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) 2016/679. Tyto údaje by se měly omezit na ty, které jsou nezbytné k prokázání řidičského oprávnění dané osoby, k její identifikaci a k ověření jejího řidičského oprávnění a totožnosti.

procesu ověřování.	Tato směrnice rovněž stanoví dodatečná ochranná opatření k zajištění ochrany osobních údajů zpřístupněných během procesu ověřování.

Or. it

Pozměňovací návrh 205
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(5) Tato směrnice stanoví právní základ pro uchovávání povinného souboru osobních údajů ve fyzických řidičských průkazech a jejich mikročipech nebo QR kódech a v mobilních řidičských průkazech s cílem zajistit vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu v celé Unii a v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. e) a případně čl. 9 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) 2016/679. Tyto údaje by se měly omezit na ty, které jsou nezbytné k prokázání řidičského oprávnění dané osoby, k její identifikaci a k ověření jejího řidičského oprávnění a totožnosti. Tato směrnice rovněž stanoví dodatečná ochranná opatření k zajištění ochrany osobních údajů zpřístupněných během procesu ověřování.	(5) Tato směrnice stanoví právní základ pro uchovávání povinného souboru osobních údajů ve fyzických řidičských průkazech a jejich mikročipech nebo QR kódech a v mobilních řidičských průkazech ***za výlučným účelem prokázání a ověřování řidičského oprávnění a totožnosti dané osoby*** s cílem zajistit vysokou úroveň bezpečnosti silničního provozu v celé Unii a v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. e) a případně čl. 9 odst. 2 písm. g) nařízení (EU) 2016/679. Tyto údaje by se měly omezit na ty, které jsou nezbytné k prokázání řidičského oprávnění dané osoby, k její identifikaci a k ověření jejího řidičského oprávnění a totožnosti. Tato směrnice rovněž stanoví dodatečná ochranná opatření k zajištění ochrany osobních údajů zpřístupněných během procesu ověřování.

Or. en

Odůvodnění

Stanovisko evropského inspektora ochrany údajů 13/2023, 25. dubna 2023, bod 25, s. 9–10.

Pozměňovací návrh 206
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(6) V zájmu zajištění právní jasnosti a zaručení plynulého přechodu mezi touto směrnicí a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech[54] by členské státy měly mít možnost ukládat na mikročip další osobní údaje, pokud to stanoví vnitrostátní právní předpisy, které jsou v souladu s nařízením (EU) 2016/679. Tato směrnice však neslouží jako právní základ pro to, aby zde tyto další údaje byly obsaženy.	(6) V zájmu zajištění právní jasnosti a zaručení plynulého přechodu mezi touto směrnicí a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řidičských průkazech[54] by členské státy měly mít možnost ukládat na mikročip další osobní údaje, pokud to stanoví vnitrostátní právní předpisy, které jsou v souladu s nařízením (EU) 2016/679. ***Veškeré údaje uložené na tomto mikročipu se v každém případě uchovávají pouze do konce doby platnosti řidičského průkazu.*** Tato směrnice však neslouží jako právní základ pro to, aby zde tyto další údaje byly obsaženy.
[54] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18).	[54] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řidičských průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18).

Or. it

Pozměňovací návrh 207
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(8a) Mobilní řidičské průkazy by měly zajišťovat nejvyšší úroveň bezpečnosti osobních údajů používaných k identifikaci a autentizaci bez ohledu na to, zda jsou tyto údaje uchovávány lokálně, v decentralizované účetní knize nebo v rámci řešení založených na cloudu, a to se

zohledněním různých úrovní rizika. Používání biometrických údajů k identifikaci a autentizaci by nemělo být podmínkou pro používání mobilních řidičských průkazů, a to bez ohledu na požadavek silné autentizace uživatele. Biometrické údaje používané pro účely autentizace fyzické osoby v souvislosti s tímto nařízením by bez výslovného souhlasu uživatele neměly být uchovávány v cloudu. Použití biometrických údajů by mělo být omezeno na konkrétní scénáře podle článku 9 nařízení (EU) 2016/679 a vyžaduje organizační a bezpečnostní opatření úměrná riziku, které takové zpracování může představovat pro práva a svobody fyzických osob, a v souladu s nařízením 2016/679.

Or. it

Pozměňovací návrh 208
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V případě silniční dopravy přispěje k odstranění zbývajících administrativních překážek volného pohybu osob, například překážek týkajících se lhůty pro vydávání fyzických řidičských průkazů. Proto by měla být pro mobilní řidičské průkazy vydávané v Unii stanovena samostatná unijní norma. V zájmu usnadnění digitální transformace by měly být mobilní řidičské průkazy standardně vydávány od [datum přijetí + 4 roky], aniž by bylo dotčeno právo žadatele získat i fyzický řidičský průkaz nebo oba dva druhy současně.	(10) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V případě silniční dopravy přispěje k odstranění zbývajících administrativních překážek volného pohybu osob, například překážek týkajících se lhůty pro vydávání fyzických řidičských průkazů. Proto by měla být pro mobilní řidičské průkazy vydávané v Unii stanovena samostatná unijní norma. V zájmu usnadnění digitální transformace by měly být mobilní řidičské průkazy standardně vydávány dodatečně k fyzickým řidičským průkazům od [datum přijetí + 4 roky], aniž by bylo dotčeno právo žadatele zříci se fyzického nebo digitální průkazu. Žadatel by měl mít právo

získat typ řidičského průkazu, jeho se původně zřekl. ***Členské státy by měly zajistit, aby byl požadovaný dokument doručen bez zbytečného odkladu a nejpozději do dvou týdnů od podání žádosti.***

Or. en

Pozměňovací návrh 209
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V případě silniční dopravy přispěje k odstranění zbývajících administrativních překážek volného pohybu osob, například překážek týkajících se lhůty pro vydávání fyzických řidičských průkazů. Proto by měla být pro mobilní řidičské průkazy vydávané v Unii stanovena samostatná unijní norma. V zájmu usnadnění digitální transformace by měly být mobilní řidičské průkazy standardně vydávány od [datum přijetí + 4 roky], aniž by bylo dotčeno právo žadatele získat i fyzický řidičský průkaz nebo oba dva druhy současně.	(10) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V případě silniční dopravy přispěje k odstranění zbývajících administrativních překážek volného pohybu osob, například překážek týkajících se lhůty pro vydávání fyzických řidičských průkazů. Proto by měla být pro mobilní řidičské průkazy vydávané v Unii stanovena samostatná unijní norma. V zájmu usnadnění digitální transformace by měly být mobilní řidičské průkazy standardně vydávány od [datum přijetí + 4 roky], aniž by bylo dotčeno právo žadatele získat i fyzický řidičský průkaz nebo oba dva druhy současně***; přitom musí být zaručeno, aby žadatelé měli k fyzickému a mobilnímu formátu rovný přístup z ekonomického a provozního hlediska***. ***Zejména musí být zaručeno, aby žadatelé, kteří nejsou schopni nebo ochotni získat mobilní řidičský průkaz, měli i nadále přístup k fyzickému řidičskému průkazu.***

Or. fr

Pozměňovací návrh 210
Tom Berendsen

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(10) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V případě silniční dopravy přispěje k odstranění zbývajících administrativních překážek volného pohybu osob, například překážek týkajících se lhůty pro vydávání fyzických řidičských průkazů. Proto by měla být pro mobilní řidičské průkazy vydávané v Unii stanovena samostatná unijní norma. V zájmu usnadnění digitální transformace ***by měly být*** mobilní řidičské průkazy standardně vydávány od [datum přijetí + 4 roky], aniž by bylo dotčeno právo žadatele získat i fyzický řidičský průkaz nebo oba dva druhy současně.	(10) Digitální transformace je jednou z priorit Unie. V případě silniční dopravy přispěje k odstranění zbývajících administrativních překážek volného pohybu osob, například překážek týkajících se lhůty pro vydávání fyzických řidičských průkazů. Proto by měla být pro mobilní řidičské průkazy vydávané v Unii stanovena samostatná unijní norma. V zájmu usnadnění digitální transformace ***mohou členské státy rozhodnout, že*** mobilní řidičské průkazy ***budou*** standardně vydávány od [datum přijetí + 4 roky], aniž by bylo dotčeno právo žadatele získat i fyzický řidičský průkaz nebo oba dva druhy současně. ***Pravidlem zůstává diskreční přístup; od volby fyzického řidičského průkazu by proto neměl být nikdo odrazován.***

Or. nl

Pozměňovací návrh 211
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Strategie udržitelné a inteligentní mobility stanoví vizi EU pro výrazné zlepšení udržitelnosti mobility a dopravy. Emise z odvětví silniční dopravy zahrnují emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikroplasty z opotřebení pneumatik a silnic. Tyto emise, které mohou mít negativní dopad na životní prostředí a lidské zdraví, ovlivňuje styl jízdy. Školení řidičů by proto mělo	(12) Strategie udržitelné a inteligentní mobility stanoví vizi EU pro výrazné zlepšení udržitelnosti mobility a dopravy. Emise z odvětví silniční dopravy zahrnují emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikroplasty z opotřebení pneumatik a silnic. ***Větší přítomnost vozidel na alternativní pohon je klíčem k ekologické transformaci. Řidičské průkazy skupin B, C nebo D by***

řidičům předat schopnost snížit svůj podíl na emisích a připravit je na řízení vozidel s nulovými emisemi.

opravňovaly k řízení nových modelů takových vozidel, což je třeba v tomto právním předpisu zohlednit. Tyto emise, které mohou mít negativní dopad na životní prostředí a lidské zdraví, ovlivňuje styl jízdy. Školení řidičů by proto mělo řidičům předat schopnost snížit svůj podíl na emisích a připravit je na řízení vozidel s nulovými emisemi.

Or. en

Pozměňovací návrh 212
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 12

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(12) Strategie udržitelné a inteligentní mobility stanoví vizi EU pro výrazné zlepšení udržitelnosti mobility a dopravy. Emise z odvětví silniční dopravy zahrnují emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikroplasty z opotřebení pneumatik a silnic. Tyto emise, které mohou mít negativní dopad na životní prostředí a lidské zdraví, ovlivňuje styl jízdy. Školení řidičů by proto mělo řidičům předat schopnost snížit svůj podíl na emisích a připravit je na řízení vozidel s nulovými emisemi.	(12) Strategie udržitelné a inteligentní mobility stanoví vizi EU pro výrazné zlepšení udržitelnosti mobility a dopravy. Emise z odvětví silniční dopravy zahrnují emise skleníkových plynů, látky znečišťující ovzduší, hluk a mikroplasty z opotřebení pneumatik a silnic. Tyto emise, které mohou mít negativní dopad na životní prostředí a lidské zdraví, ovlivňuje styl jízdy. Školení řidičů by proto mělo řidičům předat schopnost snížit svůj podíl na emisích a připravit je na řízení vozidel s ***nízkými nebo*** nulovými emisemi.

Or. fr

Pozměňovací návrh 213
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 13 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(13a) Vnitrostátní rozdíly v kategorizaci sanitních vozidel a skupin řidičských průkazů potřebných k jejich řízení by mohly bránit přeshraničnímu pohybu těchto vozidel. Sanitní vozy by proto měly být zařazeny mezi vozidla, která mohou být z oblasti působnosti této směrnice vyloučena.

Or. fr

Pozměňovací návrh 214
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Pro miliony evropských občanů, zejména osob žijících ve venkovských oblastech a osob s omezenou schopností pohybu a orientace, jsou velmi důležité prostředky individuální dopravy. Členské státy by proto měly zvážit vhodnou infrastrukturu v městských, příměstských a venkovských oblastech nezbytnou ke snížení počtu dopravních nehod a dopravního přetížení, jakož i cílené politiky a režimy podpory pro osoby ohrožené dopravní chudobou.

Or. en

Pozměňovací návrh 215
Gheorghe Falcă

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Vzhledem k většímu rozšíření vozidel pro mikromobilitu, tragické bilanci s nimi spojených dopravních nehod a nedostatečnému využívání bezpečnostního vybavení se navrhuje, aby byl v zájmu zlepšení bezpečnosti silničního provozu zaveden řidičský průkaz skupiny AM pro uživatele elektrických koloběžek a elektrokol.

Or. en

Pozměňovací návrh 216
Kosma Złotowski

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 15 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15a) Vzhledem k většímu rozšíření vozidel pro mikromobilitu, vysokému počtu s nimi spojených dopravních nehod a nedostatečnému využívání bezpečnostního vybavení se navrhuje provést podrobnou analýzu přínosů, které by mohly vyplynout ze zavedení řidičského oprávnění kategorie AM pro uživatele elektrických koloběžek a elektrokol s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Or. en

Pozměňovací návrh 217
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 15 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(15b) Vzhledem k ekologické transformaci je stále oblíbenější aktivní mobilita zahrnující chůzi a jízdu na kole, elektrokole nebo koloběžce. Jejich uživatelé častěji vstupují na evropské silnice a sdílejí je s jinými individuálními dopravními prostředky, u nichž je vyžadován řidičský průkaz, členské státy se vybízejí, aby ve svých vzdělávacích systémech zavedly kurz věnovaný dopravním rizikům a pravidlům silničního provozu, a to i v rámci celoživotního vzdělávání, s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu. Členské státy by měly být vybízeny k tomu, aby zaváděly další opatření pro uživatele vozidel individuální mobility s cílem snížit počet dopravních nehod, zlepšit pravidla bezpečnosti silničního provozu a zvýšit informovanost o rizicích. Členské státy by rovněž měly zvážit případnou registraci vozidel pro mikromobilitu nad určitou rychlost a výkon.

Or. en

Pozměňovací návrh 218
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní	(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní

poměry. Zejména umožnit jízdu vozidel hasičů a vozidel pro údržbu veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.

poměry. Zejména umožnit jízdu vozidel hasičů a vozidel pro údržbu veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla. ***Důvodem ke snížení požadavku na minimální věk je rovněž nedostatek řidičů z povolání, s nímž se potýká mnoho členských států. Poptávku po řidičích jen umocňuje nárůst počtu lidí žijících v městských oblastech a z toho vyplývající potřeba poskytnout v těchto oblastech více možností veřejné dopravy k řešení environmentálních problémů souvisejících s kvalitou ovzduší a dopravním přetížením. Aby bylo možné řešit nedostatek řidičů a přilákat do tohoto odvětví mladé pracovníky, je třeba přizpůsobit požadavky na minimální věk tak, aby lidé mohli vstupovat do tohoto povolání co nejdříve po ukončení středoškolského vzdělání.***

Or. fr

Pozměňovací návrh 219
Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit jízdu vozidel hasičů a vozidel pro údržbu veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.	(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit jízdu vozidel hasičů a vozidel pro údržbu veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla. ***Důvodem ke snížení požadavku na minimální věk je rovněž nedostatek řidičů z povolání, s***

nímž se potýká mnoho členských států. Poptávku po řidičích dále zvyšuje růst počtu obyvatel městských oblastí a z něj plynoucí potřeba rozšiřovat služby veřejné dopravy v těchto oblastech v zájmu zlepšení kvality životního prostředí a snížení dopravního přetížení. Aby bylo možné řešit nedostatek řidičů a přilákat do tohoto odvětví mladé pracovníky, je třeba přizpůsobit požadavky na minimální věk tak, aby lidé mohli vstupovat do tohoto povolání co nejdříve po ukončení středoškolského vzdělání.

Or. en

Pozměňovací návrh 220
Roman Haider, Georg Mayer, Marco Campomenosi, Harald Vilimsky, Anders Vistisen, Markus Buchheit

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni ***Unie***. Členské státy by ***však*** měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ***ve výjimečných případech by*** členské státy ***měly mít možnost*** stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit jízdu vozidel hasičů ***a vozidel pro údržbu*** veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.	(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni ***jednotlivých členských států***. Členské státy by měly mít ***rovněž*** možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; členské státy ***mohou*** stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit jízdu vozidel hasičů***, záchranné služby a udržování*** veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.

Or. de

Odůvodnění

Spojení snížení minimálního věku s „výjimečnými okolnostmi“ se zdá být nepřiměřené. Všechny vnitrostátní okolnosti by musely být považovány za výjimečné okolnosti. V Rakousku je povoleno řídit bez doprovodu ve věku 17 let (kategorie B) po dobu 25 let. To je spojeno s komplexním programem odborné přípravy. Počet dopravních nehod je nízký.

Pozměňovací návrh 221
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit ***jízdu vozidel hasičů*** a vozidel pro ***údržbu*** veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.	(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit ***například řízení hasičských vozů*** a vozidel pro ***udržování*** veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.

Or. en

Pozměňovací návrh 222
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit ***jízdu vozidel hasičů a vozidel pro údržbu*** veřejného	(16) Minimální věk žadatelů o jednotlivé skupiny řidičských průkazů by měl být stanoven na úrovni Unie. Členské státy by však měly mít možnost stanovit pro řízení určitých skupin vozidel vyšší věkovou hranici s cílem dále podpořit bezpečnost silničního provozu; ve výjimečných případech by členské státy měly mít možnost stanovit nižší věkovou hranici, aby zohlednily vnitrostátní poměry. Zejména umožnit ***řízení hasičských vozů, zdrojů civilní ochrany a***

pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.

udržování veřejného pořádku nebo pilotní projekty týkající se nových technologií pro vozidla.

Or. it

Pozměňovací návrh 223
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Aby se zajistila všeobecná důkladná znalost pravidel řízení a bezpečnostních opatření, jako je používání bezpečnostních pásů a přileb, a zejména bezpečná účast nechráněných účastníků silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé elektrických koloběžek, včetně jejich interakce s motorovými vozidly, měly by členské státy zavést do svých povinných školních osnov na základních i středních školách alespoň v minimálním rozsahu bezpečnost silničního provozu. Výuka bezpečnosti silničního provozu by dále měla zahrnovat odpovídající informace o alternativách mobility pro různé typy cest a o dopadech těchto rozhodnutí na zdraví a životní prostředí, se zvláštním důrazem na výhody aktivní mobility.

Or. en

Pozměňovací návrh 224
Kosma Złotowski

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16a) Způsobilost řidiče k bezpečnému řízení by měla být posuzována na základě přesných kritérií, zejména s ohledem na zdravotní stav. Rozhodnutí o omezení nebo odnětí řidičských průkazů by měla být přijímána individuálně a měla by vycházet z objektivních výsledků vyšetření a testů. Jakákoli forma diskriminace řidičů pouze na základě věku by měla být nepřijatelná.

Or. en

Pozměňovací návrh 225
Kosma Złotowski

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 16 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(16b) Právo na řidičský průkaz je zárukou volného pohybu a účasti na hospodářském a společenském životě, zejména ve venkovských, méně urbanizovaných oblastech s omezenou sítí veřejné dopravy. Zejména pro starší, osamělé osoby s omezenou schopností pohybu a orientace nebo osoby se zdravotním postižením je individuální doprava důležitým prvkem jejich nezávislého a autonomního fungování. Omezení práva být držitelem řidičského průkazu musí být založeno na objektivních kritériích posuzovaných individuálně a nesmí být spojeno s rizikem diskriminace.

Or. en

Pozměňovací návrh 226
Philippe Olivier

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je pro vydání řidičského průkazu nezbytné stanovit minimální požadavky. Měly by se sblížit normy pro řidičské zkoušky a pro vydávání řidičských průkazů. Za tímto účelem je třeba stanovit znalosti, dovednosti a chování související s řízením vozidel s vlastním pohonem, vypracovat řidičské zkoušky na základě těchto kritérií a nově stanovit minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení těchto vozidel.	(18) Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je pro vydání řidičského průkazu nezbytné stanovit minimální požadavky. Měly by se sblížit normy pro řidičské zkoušky a pro vydávání řidičských průkazů. Za tímto účelem je třeba stanovit znalosti, dovednosti a chování související s řízením vozidel s vlastním pohonem, vypracovat řidičské zkoušky na základě těchto kritérií a nově stanovit minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení těchto vozidel. ***Tyto minimální požadavky musí zohledňovat realitu a řidičskou praxi nebo způsoby používané v členských státech. Za žádných okolností nesmí v důsledku příliš vysoké úrovně teoretických požadavků omezovat autonomii a mobilitu žadatelů, a tím omezovat svobodu pohybu evropských občanů.***

Or. fr

Odůvodnění

Jádrem řidičských zkoušek musí zůstat praxe v reálném provozu, neboť ta je tím, co určuje dovednosti a chování budoucího řidiče.

Pozměňovací návrh 227
Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(18) Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je pro vydání řidičského průkazu nezbytné stanovit minimální požadavky. Měly by se sblížit normy pro řidičské	(18) Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je pro ***získání řidičského průkazu vyžadována povinná odborná příprava, která je regulována na vnitrostátní***

zkoušky a pro vydávání řidičských průkazů. Za tímto účelem je třeba stanovit znalosti, dovednosti a chování související s řízením vozidel s vlastním pohonem, vypracovat řidičské zkoušky na základě těchto kritérií a nově stanovit minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení těchto vozidel.	***úrovni. Dále je pro*** vydání řidičského průkazu nezbytné stanovit minimální požadavky. Měly by se sblížit normy pro řidičské zkoušky a pro vydávání řidičských průkazů. Za tímto účelem je třeba stanovit znalosti, dovednosti a chování související s řízením vozidel s vlastním pohonem, vypracovat řidičské zkoušky na základě těchto kritérií a nově stanovit minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení těchto vozidel.

Or. en

Odůvodnění

Povinné školení pro každého nového řidiče je nezbytné pro vytvoření bezpečného silničního prostředí, zejména pokud jde o některé části silničního vzdělávání, jako je vnímání rizik, které je třeba zvážit během školení na místě.

Pozměňovací návrh 228
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(18a) Vzhledem k rostoucí dostupnosti a používání pokročilých systémů asistovaného a automatického řízení je třeba, aby zkoušky způsobilosti řidiče rozšířeny o požadavky týkající se těchto systémů, protože řidič si musí být vědom přínosů, omezení a rizik, které jsou s automatizovanými systémy spojeny. To musí sloužit k vytvoření povědomí zejména o rozsahu používání automatizovaných systémů řízení, o výzvách automatizovaných systémů k zásahu řidiče a o zbývajících povinnostech řidiče v případě, že automatizované systémy řízení jsou zapnuty.

Or. it

Pozměňovací návrh 229
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 18 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(18a) Je důležité, aby uchazeči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu v kterékoli skupině, absolvovali povinnou teoretickou a praktickou zkoušku s cílem prokázat dostatečné znalosti a kvalifikovaný stupeň odbornosti. Pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu na úrovni EU je nezbytné, aby členské státy mezi sebou harmonizovaly minimální požadavky na teoretickou a praktickou odbornou přípravu stanovené v příloze VIa.

Or. en

Pozměňovací návrh 230
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, by přispěla k volnému pohybu osob, předcházela narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovala konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly mít možnost stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních norem pro tělesnou	***vypouští se***

a duševní způsobilost k řízení jiných vozidel s vlastním pohonem. Z důvodu transparentnosti by se tyto zkoušky měly časově shodovat s prodloužením řidičských průkazů.

Or. en

Pozměňovací návrh 231
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Cláudia Monteiro de Aguiar, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, by přispěla k volnému pohybu osob, předcházela narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovala konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly mít možnost stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních norem pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení jiných vozidel s vlastním pohonem. Z důvodu transparentnosti by se tyto zkoušky měly časově shodovat s prodloužením řidičských průkazů.	(19) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, by přispěla k volnému pohybu osob, předcházela narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovala konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly mít možnost stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních norem pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení jiných vozidel s vlastním pohonem. Z důvodu transparentnosti by se tyto zkoušky měly časově shodovat s prodloužením řidičských průkazů. ***Při podpoře celoživotního vzdělávání mohou členské státy rovněž uvažovat o vytvořených podpůrných systémů pro různé věkové skupiny, včetně zpětné vazby poskytované dopravním psychologem, zkušebním komisařem nebo instruktorem autoškol, který může žadateli vydávat doporučení a doklad o docházce.***

Or. en

Pozměňovací návrh 232
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, by přispěla k volnému pohybu osob, předcházela narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovala konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly mít možnost stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních norem pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení jiných vozidel s vlastním pohonem. Z důvodu transparentnosti by se tyto zkoušky měly časově shodovat s prodloužením řidičských průkazů.	(19) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, by přispěla k volnému pohybu osob, předcházela narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovala konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly mít možnost stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních norem pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení jiných vozidel s vlastním pohonem. Z důvodu transparentnosti by se tyto zkoušky měly časově shodovat s prodloužením řidičských průkazů. ***Členské státy by měly mít možnost přispívat k volnému pohybu osob změnou některých omezení řidičského oprávnění, pokud jejichž držitel používá nové lékařské technologie, které minimalizují nebo eliminují riziko spojené s jejich zdravotním stavem.***

Or. en

Odůvodnění

Diabetes mellitus does not in itself affect the ability to drive. The potential risk to traffic originates from the medication with insulin, which can cause hypoclycaemia (low blood glucose level). However, the vast majority of people with diabetes mellitus do not take insulin or other medication inducing the risk of experiencing hypoglycaemia. In Denmark only 23 % of people with diabetes mellitus use medication that induces the risk of hypoglycaemia (this

number includes minors without a driving licence).The development in knowledge of diabetes mellitus as well as the development in treatment and technology in recent years means that people with diabetes mellitus are able to handle their condition far better today than previous, when the driving licences directive was adopted. Today people with diabetes mellitus can be in precise control of their blood glucose on a continuous basis and thus they are able to demonstrate a much better prevention of experiencing hypoglycaemia. Furthermore the introduction of medical technology as 'continuous glucose monitoring systems' (CGM) has given people with diabetes mellitus continuous and precise knowledge of their blood glucose levels, which minimizes - or even eliminates - the risk of experiencing hypoglycaemia.

Pozměňovací návrh 233
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(19) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, by přispěla k volnému pohybu osob, předcházela narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovala konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly ***mít možnost*** stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních norem pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení jiných vozidel s vlastním pohonem. Z důvodu transparentnosti by se tyto zkoušky měly časově shodovat s prodloužením řidičských průkazů.	(19) Doklad o tom, že řidiči vozidel používaných k přepravě osob nebo zboží splňují minimální normy pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení, je třeba předložit v době vystavení řidičského průkazu a poté v pravidelných intervalech. Tato pravidelná kontrola podle vnitrostátních právních předpisů, ověřující plnění minimálních norem, by přispěla k volnému pohybu osob, předcházela narušování hospodářské soutěže a lépe zohledňovala konkrétní odpovědnost řidičů těchto vozidel. Členské státy by měly stanovit povinná lékařská vyšetření jako záruku splnění minimálních norem pro tělesnou a duševní způsobilost k řízení jiných vozidel s vlastním pohonem. Z důvodu transparentnosti by se tyto zkoušky měly časově shodovat s ***vydáním nebo*** prodloužením řidičských průkazů.

Or. fr

Pozměňovací návrh 234
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) V posledních letech přispěly ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu nové lékařské technologie. Na trh byly zavedeny technologie, které minimalizují nebo odstraňují riziko spojené se zvláštními zdravotními potížemi, a pacienti je již používají. Monitorovací technologie monitorování, například systémy průběžného sledování glukózy (CGM) pro osoby s diabetes mellitus, umožňují osobám účinně a nepřetržitě kontrolovat svůj zdravotní stav, a eliminovat tak riziko spojené s jejich onemocněním. Technologie, jako jsou systémy CGM, které zajišťují neustále zkvalitnění kontroly zdravotních stavů, procházejí v současné době rychlým vývojem a rychle se zdokonalují, a přispívají tak ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Or. en

Odůvodnění

Diabetes mellitus does not in itself affect the ability to drive. The potential risk to traffic originates from the medication with insulin, which can cause hypoclycaemia (low blood glucose level). However, the vast majority of people with diabetes mellitus do not take insulin or other medication inducing the risk of experiencing hypoglycaemia. In Denmark only 23 % of people with diabetes mellitus use medication that induces the risk of hypoglycaemia (this number includes minors without a driving licence).The development in knowledge of diabetes mellitus as well as the development in treatment and technology in recent years means that people with diabetes mellitus are able to handle their condition far better today than previous, when the driving licences directive was adopted. Today people with diabetes mellitus can be in precise control of their blood glucose on a continuous basis and thus they are able to demonstrate a much better prevention of experiencing hypoglycaemia. Furthermore the introduction of medical technology as 'continuous glucose monitoring systems' (CGM) has given people with diabetes mellitus continuous and precise knowledge of their blood glucose levels, which minimizes - or even eliminates - the risk of experiencing hypoglycaemia.

Pozměňovací návrh 235
Valter Flego

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 19 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19a) Síť RESPER pro výměnu informací týkajících se řidičských průkazů se používá jako rejstřík silničních deliktů v EU, což znamená povinné sdílení informací mezi členskými státy s cílem zaručit transparentnost a placení pokut.

Or. en

Pozměňovací návrh 236
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 19 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(19b) Evropský parlament ve svém usnesení 2022/2901 vyzval Komisi, aby přezkoumala příslušný právní rámec v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci a právní předpisy v oblasti bezpečnosti silničního provozu, aby se zabránilo další diskriminaci osob žijících s diabetem.

Or. en

Odůvodnění

Diabetes mellitus does not in itself affect the ability to drive. The potential risk to traffic originates from the medication with insulin, which can cause hypoclycaemia (low blood glucose level). However, the vast majority of people with diabetes mellitus do not take insulin or other medication inducing the risk of experiencing hypoglycaemia. In Denmark only 23 % of people with diabetes mellitus use medication that induces the risk of hypoglycaemia (this number includes minors without a driving licence).The development in knowledge of diabetes mellitus as well as the development in treatment and technology in recent years means that people with diabetes mellitus are able to handle their condition far better today than previous, when the driving licences directive was adopted. Today people with diabetes

mellitus can be in precise control of their blood glucose on a continuous basis and thus they are able to demonstrate a much better prevention of experiencing hypoglycaemia. Furthermore the introduction of medical technology as 'continuous glucose monitoring systems' (CGM) has given people with diabetes mellitus continuous and precise knowledge of their blood glucose levels, which minimizes - or even eliminates - the risk of experiencing hypoglycaemia.

Pozměňovací návrh 237
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) V zájmu zajištění jednotných práv v celé Unii a s ohledem na bezpečnost silničního provozu by řidičské průkazy skupin AM, A1, A2, A, B1 a B měly mít správní platnost ***patnáct*** let, zatímco skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E mají správní platnost pět let. Členské státy by měly mít možnost ve výjimečných případech stanovit kratší ***lhůtu***, jak je vymezeno v této směrnici.	(20) V zájmu zajištění jednotných práv v celé Unii a s ohledem na bezpečnost silničního provozu by řidičské průkazy skupin AM, A1, A2, A, B1 a B měly mít správní platnost ***deset*** let, zatímco skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E mají správní platnost pět let. Členské státy by měly mít možnost ve výjimečných případech stanovit kratší ***lhůty***, jak je vymezeno v této směrnici.

Or. it

Pozměňovací návrh 238
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 20

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(20) V zájmu zajištění jednotných práv v celé Unii a s ohledem na bezpečnost silničního provozu by řidičské průkazy skupin AM, A1, A2, A, B1 a B měly mít správní platnost ***patnáct*** let, zatímco skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E mají správní platnost pět let. Členské státy by měly mít možnost ve výjimečných případech stanovit kratší lhůtu, jak je	(20) V zájmu zajištění jednotných práv v celé Unii a s ohledem na bezpečnost silničního provozu by řidičské průkazy skupin AM, A1, A2, A, B1 a B měly mít správní platnost ***deset*** let, zatímco skupiny C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 a D1E mají správní platnost pět let. Členské státy by měly mít možnost ve výjimečných případech stanovit kratší lhůtu, jak je

vymezeno v této směrnici.	vymezeno v této směrnici.

Or. en

Pozměňovací návrh 239
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) Bezpečnost silničního provozu pomáhají zvyšovat udržovací kurzy pro zkušené řidiče, které zvyšují jejich informovanost a vyžadují, aby řidiči získávali další zkušenosti s novými technologickými řešeními, jako jsou pokročilé systémy asistovaného, poloautomatického nebo plně automatického řízení. Za tímto účelem by mohlo být klíčem k aktualizaci dovedností zkušených řidičů používání simulátorů. Simulátory řízení mohou rovněž simulovat nepříznivé podmínky a nouzové scénáře s cílem zlepšit schopnost řidiče reagovat a přijímat rozhodnutí v kritických situacích.

Or. en

Pozměňovací návrh 240
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(20a) Klíčem k udržení a aktualizaci dovedností zkušených řidičů je celoživotní školení, zejména pokud jde o ekologickou jízdu, nárůst hmotnosti vozidel, neustálý technologický pokrok v asistenčních systémech a dalších automatizovaných

zařízeních a alternativní zdroje energie vozidel. Členské státy by proto měly být vybízeny k tomu, aby pro zkušené řidiče vytvářely vzdělávací moduly.

Or. fr

Pozměňovací návrh 241
Philippe Olivier

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(24) Řidiči, kteří jsou držiteli řidičského průkazu vydaného členským státem, v němž mají bydliště, by měli po výměně za řidičský průkaz vydaný třetí zemí být oprávněni k řízení v celé Unii tak, jako by řidičský průkaz původně získali v Unii. Tato výměna by mohla mít různé dopady na bezpečnost silničního provozu a volný pohyb osob.	***vypouští se***

Or. fr

Odůvodnění

V souvislosti s posílením norem a požadavků EU pro vydávání řidičských průkazů stanovených v tomto textu je uznávání řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi do určité míry nespravedlivé vůči evropským autoškolám evropským žadatelům, kteří musí dodržovat pravidla EU, která jsou přísnější než pravidla uplatňovaná ve třetích zemích.

Pozměňovací návrh 242
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(25) Komise by měla být zmocněna ***přijmout rozhodnutí, kterým určí třetí země***, jež zajišťují srovnatelnou úroveň	(25) Komise by měla být zmocněna ***poskytnout držitelům řidičských průkazů vydaných třetími zeměmi***, jež zajišťují

bezpečnosti silničního provozu jako Unie, ***a poskytne držitelům řidičských průkazů vydaných těmito zeměmi*** možnost vyměnit je za podobných podmínek, jako by byly vydány některým členským státem. Tyto podmínky by měly být podrobné a přesně definované pro všechny příslušné skupiny řidičských průkazů.	srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu jako Unie, možnost vyměnit je za podobných podmínek, jako by byly vydány některým členským státem. Tyto podmínky by měly být podrobné a přesně definované pro všechny příslušné skupiny řidičských průkazů. ***Komise by dále měla mít možnost posoudit, zda jsou výcvik řidičů, pravidla pro vydávání osvědčení a zkušební postupy ve třetích zcela nebo částečně srovnatelné s Unií, aby mohla v konečném důsledku vydat osvědčení srovnatelné s osvědčením odborné způsobilosti. Toto osvědčení je kromě řidičského průkazu druhým povinným požadavkem, aby řidiči z povolání mohli provádět přepravní operace pro dopravní podnik se sídlem v EU.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 243
Philippe Olivier

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(25) ***Komise*** by ***měla*** být ***zmocněna přijmout rozhodnutí, kterým určí*** třetí země, jež zajišťují srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu jako Unie, a ***poskytne*** držitelům řidičských průkazů vydaných těmito zeměmi možnost vyměnit je za podobných podmínek, jako by byly vydány některým členským státem. Tyto podmínky by měly být podrobné a přesně definované pro všechny příslušné skupiny řidičských průkazů.	(25) ***Mělo*** by být ***zavedeno „zrcadlové ustanovení“ pro*** třetí země, jež zajišťují srovnatelnou úroveň bezpečnosti silničního provozu jako Unie, a držitelům řidičských průkazů vydaných těmito zeměmi ***by měla být poskytnuta*** možnost vyměnit je za podobných podmínek, jako by byly vydány některým členským státem. Tyto podmínky by měly být podrobné a přesně definované pro všechny příslušné skupiny řidičských průkazů.
	Or. fr

Odůvodnění

Reciprocita s EU, pokud jde o pravidla a úroveň bezpečnosti silničního provozu v dané třetí zemi, musí zůstat rozhodujícím kritériem pro určení, zda lze řidičský průkaz z uvedené třetí

země vyměnit za evropské průkazy.

Pozměňovací návrh 244
Marco Campomenosi, Roman Haider, Georg Mayer, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Anders Vistisen, Harald Vilimsky, Markus Buchheit, Lucia Vuolo

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 25 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(25a) Komise by měla být zmocněna k určení třetích zemí, které zaručují srovnatelnou úroveň odborné přípravy při vydávání osvědčení podobných evropskému osvědčení způsobilosti (CPC), což držitelům těchto osvědčení umožní výměnu za evropské osvědčení o odborné způsobilosti pod podmínkou, že absolvují další školení.

Or. en

Pozměňovací návrh 245
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být pro určité skupiny řidičských průkazů zaveden v celé Unii systém řízení s doprovodem. Pravidla tohoto systému by měla umožnit žadatelům získat řidičské průkazy příslušných skupin ještě předtím, než dosáhnou požadované minimální věkové hranice. Užívání těchto řidičských průkazů by však mělo být podmíněno doprovodem zkušeného řidiče. V těchto situacích by mělo být členským státům umožněno, aby z důvodu bezpečnosti	***vypouští se***

silničního provozu stanovily na svém území přísnější podmínky a pravidla týkající se vydaných řidičských průkazů.

Or. it

Pozměňovací návrh 246
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být pro určité skupiny řidičských průkazů zaveden v celé Unii systém řízení s doprovodem. Pravidla tohoto systému by měla umožnit žadatelům získat řidičské průkazy příslušných skupin ještě předtím, než dosáhnou požadované minimální věkové hranice. Užívání těchto řidičských průkazů by však mělo být podmíněno doprovodem zkušeného řidiče. V těchto situacích by mělo být členským státům umožněno, aby z důvodu bezpečnosti silničního provozu stanovily na svém území přísnější podmínky a pravidla týkající se vydaných řidičských průkazů.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 247
Elsi Katainen

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(28) V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být pro určité skupiny řidičských průkazů zaveden v celé Unii systém řízení s doprovodem. Pravidla	(28) V zájmu zvýšení bezpečnosti silničního provozu by měl být pro určité skupiny řidičských průkazů zaveden v celé Unii ***dobrovolný*** systém řízení s

tohoto systému by měla umožnit žadatelům získat řidičské průkazy příslušných skupin ještě předtím, než dosáhnou požadované minimální věkové hranice. Užívání těchto řidičských průkazů by však ***mělo*** být podmíněno doprovodem zkušeného řidiče. V těchto situacích by mělo být členským státům umožněno, aby z důvodu bezpečnosti silničního provozu stanovily na svém území přísnější podmínky a pravidla týkající se vydaných řidičských průkazů.

doprovodem***. Členské státy si ponechávají možnost rozhodnout, zda toto ustanovení použijí, či nikoli***. Pravidla tohoto systému by měla umožnit žadatelům získat řidičské průkazy příslušných skupin ještě předtím, než dosáhnou požadované minimální věkové hranice. Užívání těchto řidičských průkazů by však ***mohlo*** být podmíněno doprovodem zkušeného řidiče. V těchto situacích by mělo být členským státům umožněno, aby z důvodu bezpečnosti silničního provozu stanovily na svém území přísnější podmínky a pravidla týkající se vydaných řidičských průkazů.

Or. en

Odůvodnění

Systém řízení vozidel s doprovodem by neměl být pro členské státy povinný, ale dobrovolný. V některých členských státech již funguje, ale v jiných nikoli. Toto ustanovení by mělo být flexibilní a zohledňovat různé vnitrostátní situace. Například v řídce osídlených oblastech by povinný systém řízení s doprovodem negativně ovlivnil mobilitu mladých lidí.

Pozměňovací návrh 248
Valter Flego

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 28 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(28a) V zájmu zajištění jednotných práv v celé Unii by měla být uplatňována společná pravidla pro vydávání řidičských průkazů pro motocykly s objemem válců nepřesahujícím 125 cm³; skupina řidičského průkazu umožňující řízení těchto motocyklů musí být ve všech členských státech stejná;

Or. en

Pozměňovací návrh 249
Elsi Katainen

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Aniž by byl ovlivněn celkový cíl systému řidičů s doprovodem, kterým je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, měl by zpřístupnit a zatraktivnit povolání řidiče pro mladší generace s cílem rozšířit jejich profesní možnosti a pomoci řešit nedostatek řidičů v Unii. Proto by se měl vztahovat na řidičské průkazy skupiny C a jejich nezbytný předpoklad, řidičské průkazy skupiny B.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 250
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(29) Aniž by byl ovlivněn celkový cíl systému řidičů s doprovodem, kterým je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, měl by zpřístupnit a zatraktivnit povolání řidiče pro mladší generace s cílem rozšířit jejich profesní možnosti a pomoci řešit nedostatek řidičů v Unii. Proto by se měl vztahovat na řidičské průkazy skupiny C a jejich nezbytný předpoklad, řidičské průkazy skupiny B.	(29) Aniž by byl ovlivněn celkový cíl systému řidičů s doprovodem, kterým je zvýšení bezpečnosti silničního provozu, měl by zpřístupnit a zatraktivnit povolání řidiče pro mladší generace s cílem rozšířit jejich profesní možnosti a pomoci řešit nedostatek řidičů v Unii. Proto by se měl vztahovat na řidičské průkazy skupiny C***, C1, CE a C1E*** a jejich nezbytný předpoklad, řidičské průkazy skupiny B ***a BE***.

Or. en

Pozměňovací návrh 251
Andrey Novakov, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 29 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(29a) Mělo by být podporováno partnerství mezi odbornými školami a dopravními a logistickými společnostmi, mimo jiné prostřednictvím zvláštní rozpočtové podpory EU, s cílem řešit nedostatek profesionálních řidičů v EU. Tato partnerství by měla budoucím profesionálním řidičům nabídnout příležitost lépe se seznámit s přínosy a výzvami této profese, zlepšit jejich operační a organizační dovednosti a získat zkušenosti za použití pokročilých technologií a technik. Forma podpory může mimo jiné zahrnovat spolufinancování ze strany EU na získání určitých kvalifikací, jako je osvědčení odborné způsobilosti (Certificate for Professional Competence), nebo specializovaná školení pro budoucí řidiče.

Or. en

Pozměňovací návrh 252
Marianne Vind

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v	(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla***, pokuty*** a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu ***nebo drog, aniž by byla dotčena regulační pravomoc členských států s ohledem na chování řidičů . Tato***

co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.

přísnější pravidla by mohla zahrnovat zvláštní školení začínajících řidičů, v jehož rámci obdrží další pokyny týkající se rizik, což jim umožní se nad svým chováním zamyslet. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla ***týkající se začínajících řidičů v zájmu zvýšení silniční bezpečnosti***.

Or. en

Pozměňovací návrh 253
Bergur Løkke Rasmussen

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další	(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu***, aniž by byla dotčena regulační pravomoc členských států s ohledem na chování řidičů. Tato přísnější pravidla by mohla zahrnovat zvláštní školení začínajících řidičů, v jehož rámci obdrží další pokyny týkající se rizik, což jim umožní se nad svým chováním zamyslet.***. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle

pravidla.	Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla ***týkající se začínajících řidičů v zájmu zvýšení silniční bezpečnosti***.

Or. en

Pozměňovací návrh 254
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.	(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší ***například řízením*** pod vlivem alkoholu ***nebo drog, jízdou bez bezpečnostního vybavení či řízením bez platného řidičského průkazu. Tato přísnější pravidla pro začínající řidiče by mohla být prosazována například prostřednictvím vnitrostátních bodových systémů***. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další

pravidla.

Or. en

Pozměňovací návrh 255
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena ***dvouletá*** zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.	(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena ***tříletá*** zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. ***Před nabytím nezbytných dovedností a zkušeností s konvenčními vozidly během zkušební doby by začínajícím řidičům nemělo být povoleno řídit nejvýkonnější vozidla o výkonu nad 200 kW.*** Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.

Or. en

Pozměňovací návrh 256
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří ***nově získají řidičský průkaz dané skupiny***, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro ***tyto*** začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během ***níž*** by se na ***ně*** měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.	(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří ***čerstvě absolvovali řidičské zkoušky***, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro začínající řidiče by měla být ***obecně*** stanovena dvouletá zkušební doba***. Pokud začínající řidič již má platný řidičský průkaz pro jinou skupinu***, ***zahrnuje zkušební doba pouze časový úsek, který zůstává ze zkušební doby pro stávající řidičský průkaz.*** Během ***tohoto období*** by se na ***řidiče*** měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.

Or. en

Pozměňovací návrh 257
Isabel García Muñoz

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem	(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem

alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.

alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla. ***Členské státy mohou rozšířit sankce na řízení s obsahem alkoholu v krvi nad 0,0 g/ml.***

Or. en

Pozměňovací návrh 258
Mario Furore

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.	(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu ***nebo drog***. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.

Or. it

Pozměňovací návrh 259
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.	(30) Mělo by být zajištěno, aby řidiči, kteří nově získají řidičský průkaz dané skupiny, neohrožovali bezpečnost silničního provozu z důvodu své nezkušenosti. Pro tyto začínající řidiče by měla být stanovena dvouletá zkušební doba, během níž by se na ně měla v celé Unii vztahovat přísnější pravidla a sankce, pokud tato pravidla poruší pod vlivem alkoholu ***nebo drog***. Sankce za toto jednání by měly být účinné, přiměřené, odrazující a nediskriminační a jejich přísnost by měla v co největší míře zohledňovat střednědobé a dlouhodobé cíle Unie, jimiž je snížení počtu úmrtí a vážných zranění na polovinu a jejich téměř úplné odstranění. Pokud jde o další omezení týkající se začínajících řidičů, členské státy by měly mít na svém území možnost volně zavádět další pravidla.

Or. fr

Pozměňovací návrh 260
Philippe Olivier

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(31) ***Je třeba stanovit minimální normy týkající se přístupu*** k povolání zkušebních komisařů a požadavků na odbornou přípravu zkušebních komisařů ***s cílem zlepšit znalosti a dovednosti zkušebních komisařů, a tím zajistit objektivnější***	(31) ***Před stanovením minimálních norem pro přístup*** k povolání zkušebních komisařů a požadavků na odbornou přípravu zkušebních komisařů ***musí*** být ohledně harmonogramu zavedení takového systému ***předem konzultovány***

hodnocení žadatelů o řidičské oprávnění a dosáhnout tak větší harmonizace řidičských zkoušek. Komise by navíc měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem změny a přizpůsobení těchto minimálních norem každému technickému, provoznímu nebo vědeckému vývoji v této oblasti, pokud to bude nezbytné.	***reprezentativní profesní organizace z této oblasti**, aby byla zohledněna specifická omezení, s nimiž se zkušební komisaři a autoškoly musí vypořádávat*.

Or. fr

Odůvodnění

Zmocnění Komise k přijímání aktů v přenesené pravomoci týkajících se nových norem zasahuje do svrchovanosti členských států. Komise by měla konzultovat profesní organizace zastupující toto odvětví a zohlednit jejich problémy.

Pozměňovací návrh 261
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 31

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(31) Je třeba stanovit minimální normy týkající se přístupu k povolání zkušebních komisařů a požadavků na odbornou přípravu zkušebních komisařů s cílem zlepšit znalosti a dovednosti zkušebních komisařů, a tím zajistit objektivnější hodnocení žadatelů o řidičské oprávnění a dosáhnout tak větší harmonizace řidičských zkoušek. Komise by navíc měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem změny a přizpůsobení těchto minimálních norem každému technickému, provoznímu nebo vědeckému vývoji v této oblasti, pokud to bude nezbytné.	(31) Je třeba stanovit minimální normy týkající se přístupu k povolání zkušebních komisařů a požadavků na odbornou přípravu zkušebních komisařů s cílem zlepšit znalosti a dovednosti zkušebních komisařů, a ***to i pokud jde o vnímání nebezpečí, a*** tím zajistit objektivnější hodnocení žadatelů o řidičské oprávnění a dosáhnout tak větší harmonizace řidičských zkoušek. Komise by navíc měla být zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci za účelem změny a přizpůsobení těchto minimálních norem každému technickému, provoznímu nebo vědeckému vývoji v této oblasti, pokud to bude nezbytné.

Or. en

Pozměňovací návrh 262
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 34

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(34) Cílem sítě řidičských průkazů EU je zaručit uznávání dokladů a nabytých práv pocházejících z členských států, bojovat proti podvodům s doklady, zamezit vydávání více řidičských průkazů jedné osobě a usnadnit vymáhání zákazu řízení. Členské státy by měly mít zejména možnost systematicky ověřovat, zda pominuly důvody, které vedly k dřívějším omezením, pozastavením, odnětím nebo zrušením řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění. Použití sítě RESPER k provádění jiných aktů Unie by mělo být povoleno pouze tehdy, pokud je toto použití výslovně stanoveno v této směrnici.	(34) Cílem sítě řidičských průkazů EU je zaručit uznávání dokladů a nabytých práv pocházejících z členských států, bojovat proti podvodům s doklady, zamezit vydávání více řidičských průkazů jedné osobě a usnadnit vymáhání zákazu řízení. ***Měla by být rovněž využívána k výměně informací z vnitrostátních bodových systémů o dopravních přestupcích spáchaných zahraničními řidiči.*** Členské státy by měly mít zejména možnost systematicky ověřovat, zda pominuly důvody, které vedly k dřívějším omezením, pozastavením, odnětím nebo zrušením řidičského průkazu nebo řidičského oprávnění. Použití sítě RESPER k provádění jiných aktů Unie by mělo být povoleno pouze tehdy, pokud je toto použití výslovně stanoveno v této směrnici.

Or. en

Pozměňovací návrh 263
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 35

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(35) Aby bylo možné vypracovat smysluplné zprávy o provádění této směrnice, měla by Komise každoročně dostávat informace o počtu vydaných, prodloužených, nahrazených, odňatých a vyměněných řidičských průkazů každé	(35) Aby bylo možné vypracovat smysluplné zprávy o provádění této směrnice, měla by Komise každoročně dostávat informace o počtu vydaných, prodloužených, nahrazených, odňatých a vyměněných řidičských průkazů každé

skupiny, včetně údajů o vydávání a používání mobilních řidičských průkazů.	skupiny, včetně údajů o vydávání a používání mobilních řidičských průkazů. ***Členské státy by měly rovnocenně sdílet údaje o svých osvědčených postupech, pokud jde o opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu a školení zaměřená na zvyšování povědomí o rizicích, zejména pokud jde o začínající řidiče a v rámci celoživotního školení, sebehodnocení fyzické a duševní způsobilosti a další druhy kontrol zdravotní způsobilosti podle věkových skupin, využívání podpůrného systému pro každou věkovou skupinu prostřednictvím zpětné vazby s prokázáním účasti a doporučení poskytnutých instruktorem řízení, psychologem specializovaným na silniční provoz nebo zkušebním komisařem, jakož i opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu u jeho zranitelných účastníků, včetně postupů týkajících se registrace vozidel mikromobility. Komise by mohla vypracovat doporučení týkající se registrace vozidel mikromobility.***
	Or. en

Pozměňovací návrh 264
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. Podpora celoživotního vzdělávání může být pro udržení	(37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. Podpora celoživotního vzdělávání***, a to i prostřednictvím zpětné***

aktuálních dovedností zkušených řidičů klíčová, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti.	***vazby s prokázáním účasti a doporučení poskytnutých instruktorem řízení, psychologem specializovaným na silniční provoz nebo zkušebním komisařem,*** může být pro udržení aktuálních dovedností zkušených řidičů klíčová, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 265
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. Podpora celoživotního vzdělávání ***může být*** pro udržení aktuálních dovedností zkušených řidičů klíčová, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti.	(37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. Podpora celoživotního vzdělávání ***je*** pro udržení aktuálních dovedností zkušených řidičů klíčová, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti. ***Členské státy by měly podporovat celoživotní vzdělávání řidičů a kurzy bezpečného řízení.***

Or. en

Pozměňovací návrh 266
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. Podpora celoživotního vzdělávání může být pro udržení aktuálních dovedností zkušených řidičů klíčová, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti.	(37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti ***nových technologií,*** bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. Podpora celoživotního vzdělávání ***může přispět k inkluzivnější mobilitě a*** může být pro udržení aktuálních dovedností zkušených řidičů klíčová, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 267
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 37

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. ***Podpora celoživotního vzdělávání může být pro udržení aktuálních dovedností*** zkušených řidičů ***klíčová***, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a	(37) V souvislosti s postupnou digitalizací automatizací a stále přísnějšími požadavky na snižování emisí v silniční dopravě, jakož i s neustálým technologickým pokrokem v oblasti vozidel s vlastním pohonem je nutné, aby všichni řidiči měli aktuální znalosti v oblasti bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu. ***Členské státy musí usilovat o podporu celoživotního vzdělávání, tak aby dovednosti*** zkušených řidičů, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, nové technologie, ekologickou jízdu, která zvyšuje účinnost paliva a snižuje emise, a řízení rychlosti**,**

snižuje emise, a řízení rychlosti.	***odpovídaly úrovni dnešního provozu***.

Or. fr

Pozměňovací návrh 268
Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 38

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(38) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení prvků interoperability a bezpečnostních opatření použitelných pro QR kódy zavedené na fyzických řidičských průkazech; ustanovení týkajících se interoperability, bezpečnosti a zkoušek v případě mobilních řidičských průkazů; prodloužení doby správní platnosti řidičských průkazů v celé Unii v případě krize; ***obsahu sebehodnocení fyzické a psychické způsobilosti, které se provede u řidičů skupiny 1;*** podmínek výměny řidičských průkazů ze třetích zemí za řidičské průkazy vydané členskými státy, aniž by se skutečnost výměny zaznamenávala do řidičského průkazu; jakož i interoperability mezi vnitrostátními systémy připojenými k síti řidičských průkazů EU a ochrany osobních údajů vyměňovaných v této souvislosti. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[57].	(38) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení prvků interoperability a bezpečnostních opatření použitelných pro QR kódy zavedené na fyzických řidičských průkazech; ustanovení týkajících se interoperability, bezpečnosti a zkoušek v případě mobilních řidičských průkazů; prodloužení doby správní platnosti řidičských průkazů v celé Unii v případě krize; podmínek výměny řidičských průkazů ze třetích zemí za řidičské průkazy vydané členskými státy, aniž by se skutečnost výměny zaznamenávala do řidičského průkazu; jakož i interoperability mezi vnitrostátními systémy připojenými k síti řidičských průkazů EU a ochrany osobních údajů vyměňovaných v této souvislosti. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[57].
[57] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).	[57] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Or. it

Pozměňovací návrh 269
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 38

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(38) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení prvků interoperability a bezpečnostních opatření použitelných pro QR kódy zavedené na fyzických řidičských průkazech; ustanovení týkajících se interoperability, bezpečnosti a zkoušek v případě mobilních řidičských průkazů; prodloužení doby správní platnosti řidičských průkazů v celé Unii v případě krize; obsahu sebehodnocení fyzické a psychické způsobilosti, které se provede u řidičů skupiny 1; podmínek výměny řidičských průkazů ze třetích zemí za řidičské průkazy vydané členskými státy, aniž by se skutečnost výměny zaznamenávala do řidičského průkazu; jakož i interoperability mezi vnitrostátními systémy připojenými k síti řidičských průkazů EU a ochrany osobních údajů vyměňovaných v této souvislosti. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[57].	(38) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provádění této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení prvků interoperability a bezpečnostních opatření použitelných pro QR kódy zavedené na fyzických řidičských průkazech; ustanovení týkajících se interoperability, bezpečnosti a zkoušek v případě mobilních řidičských průkazů; prodloužení doby správní platnosti řidičských průkazů v celé Unii v případě krize; podmínek výměny řidičských průkazů ze třetích zemí za řidičské průkazy vydané členskými státy, aniž by se skutečnost výměny zaznamenávala do řidičského průkazu; jakož i interoperability mezi vnitrostátními systémy připojenými k síti řidičských průkazů EU a ochrany osobních údajů vyměňovaných v této souvislosti. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[57].
[57] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).	[57] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Or. en

Pozměňovací návrh 270
Andor Deli

Návrh směrnice
Bod odůvodnění 43 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	(43a) Vzdělávání hraje významnou úlohu při získávání znalostí a učení se pravidlům silničního provozu a silniční kultuře od útlého věku a má významný přínos ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, a proto by měla být zvýšena a posílena úloha škol a dalších vzdělávacích zařízení;

Or. en

Pozměňovací návrh 271
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 1 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Tato směrnice se nevztahuje na kolová nebo pásová vozidla s vlastním pohonem s nejméně dvěma nápravami, jejichž hlavní funkce spočívá v tažné síle a která jsou zvláště navržena, aby tahala, tlačila, vozila nebo pracovala s určitým nářadím, stroji nebo přívěsy používanými při zemědělských nebo lesních pracích, a jejichž použití pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici je pouze jejich vedlejší funkcí.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 272
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Pascal Arimont, Cláudia Monteiro de Aguiar, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 1 – odst. 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Tato směrnice se nevztahuje na kolová nebo pásová vozidla s vlastním pohonem s nejméně dvěma nápravami, jejichž hlavní funkce spočívá v tažné síle a která jsou zvláště navržena, aby tahala, tlačila, vozila nebo pracovala s určitým nářadím, stroji nebo přívěsy používanými při zemědělských nebo lesních pracích, a jejichž použití pro přepravu osob nebo zboží po silnici nebo pro tažení vozidel používaných pro přepravu osob nebo zboží po silnici je pouze jejich vedlejší funkcí.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 273
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) „řidičským průkazem“ ***elektronický nebo fyzický*** doklad, který osvědčuje řidičské oprávnění pro vozidla s vlastním pohonem a uvádí podmínky, na jejichž základě je držitel oprávněn řídit;	(1) „řidičským průkazem“ doklad, který osvědčuje řidičské oprávnění pro vozidla s vlastním pohonem a uvádí podmínky, na jejichž základě je držitel oprávněn řídit; ***tento doklad může mít fyzický nebo digitální formát nebo obojí;***

Or. it

Pozměňovací návrh 274
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
(1) „řidičským průkazem“ elektronický nebo fyzický doklad, který osvědčuje řidičské oprávnění pro vozidla s vlastním pohonem a uvádí podmínky, na jejichž základě je držitel oprávněn řídit;	(1) „řidičským průkazem“ elektronický nebo fyzický doklad, který osvědčuje řidičské oprávnění pro vozidla s vlastním pohonem a uvádí podmínky, na jejichž základě je držitel oprávněn řídit***, včetně bodového systému***;

Or. en

Pozměňovací návrh 275
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Pascal Arimont, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12d) „obytným automobilem“ vozidlo kategorie M s obytným prostorem, který obsahuje alespoň toto zařízení:
	a) sedadla a stůl;
	b) uspořádání pro spaní, které může být vytvořeno ze sedadel;
	c) zařízení pro vaření;
	d) skladové prostory.
	Toto zařízení musí být trvale upevněno v obytném prostoru. Stůl však může být konstruován tak, aby bylo možné jej snadno odstranit[1a].
	1a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, příloha I, část A, bod 5.1, s. 97.

Or. en

Pozměňovací návrh 276
Mario Furore

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 9 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	9a) „obytným automobilem“ vozidlo s obytným prostorem, v němž se nachází sedadla a stůl, oddělená nebo skládací lůžka, zařízení pro vaření, skříňky a skladovací prostory;

Or. it

Pozměňovací návrh 277
Kosma Złotowski

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 9 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	9a) „elektrokoloběžkou“ jednostopé dvoukolové vozidlo s motorem poháněným elektrickou baterií, se sloupkem řízení a řídítky

Or. en

Pozměňovací návrh 278
Gheorghe Falcă

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12a) „elektrokoloběžkou“ jednostopé dvoukolové vozidlo s motorem poháněným elektrickou baterií, se sloupkem řízení a řídítky;

Or. en

Pozměňovací návrh 279
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	10a) „sanitním automobilem“ vozidlo kategorie M určené k přepravě nemocných nebo raněných osob, které má pro tento účel zvláštní výstroj, jak je uvedeno v příloze I části A bodě 5.3 nařízení (EU) 2018/858;

Or. fr

Pozměňovací návrh 280
Andreas Schieder

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	11a) „sanitním automobilem“ vozidlo kategorie M určené k přepravě nemocných nebo raněných osob, které má pro tento účel zvláštní vybavení, jak je uvedeno v příloze I části A bodě 5.3 nařízení (EU) 2018/858;

Or. de

Pozměňovací návrh 281
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	11a) „sanitním automobilem“ vozidlo

kategorie M určené k přepravě nemocných nebo raněných osob, které má pro tento účel zvláštní vybavení, jak je uvedeno v příloze I části A bodě 5.3 nařízení (EU) 2018/858;

Or. it

Pozměňovací návrh 282
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Pascal Arimont, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12c) „sanitním automobilem“ vozidlo kategorie M určené k přepravě nemocných nebo raněných osob, které má pro tento účel zvláštní vybavení, jak je uvedeno v příloze I části A bodě 5.3 nařízení (EU) 2018/858[1a];
	1a Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, příloha I, část A, bod 5.1, s. 97.

Or. en

Pozměňovací návrh 283
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 11 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	11a) „traktorem“ traktor ve smyslu čl. 3 bodu 8 nařízení (EU) 167/2013;

Or. en

Pozměňovací návrh 284
Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12a) „vozidlem na alternativní paliva“ motorové vozidlo, které je plně nebo zčásti poháněno alternativním palivem a jež bylo schváleno podle rámce stanoveného v nařízení (EU) 2018/858; „alternativními palivy“ se přitom rozumí paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Patří mezi ně: a) elektřina spotřebovávaná ve všech typech elektrických vozidel; b) vodík; c) zemní plyn, včetně biomethanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn – CNG) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn – LNG); d) zkapalněný ropný plyn (LPG); e) mechanická energie ze zásobníku/zdroje ve vozidle, včetně tepelné energie z odpadu,

Or. en

Odůvodnění

Je třeba definovat „vozidla na alternativní paliva“ a „alternativní paliva“ v hlavním textu návrhu Komise a zahrnout již existující definici „vozidla na alternativní paliva“ a „alternativních paliv“ (kopie/vyplacená z článku 2 směrnice Rady 96/53/ES). Navrhuje se zahrnout ji do čl. 2 odst. 13 (nového), aby znění návrhu a směrnice Rady 96/53/ES byly odděleny. Text tak bude jasnější, což usnadní práci donucovacím orgánům.

Pozměňovací návrh 285
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12a) „vozidlem na alternativní paliva“ motorové vozidlo, které je úplně nebo zčásti poháněné alternativním palivem a jež bylo schváleno podle rámce stanoveného ve směrnici 2007/46/ES,

Or. fr

Pozměňovací návrh 286
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12a) „vozidlem na alternativní paliva“[1a] motorové vozidlo, které je plně nebo zčásti poháněné alternativním palivem a jež bylo schváleno podle rámce stanoveného v nařízení (EU) 2018/858;
	1a Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz.

Or. en

Pozměňovací návrh 287
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12b) „alternativními palivy“ paliva nebo zdroje energie, které v rámci energie používané v dopravě slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy, včetně:
	a) alternativních paliv pro vozidla s nulovými emisemi:
	– elektřina;
	– vodík;
	b) obnovitelných paliv:
	– paliva z biomasy, včetně bioplynu, a biopaliva ve smyslu čl. 2 bodů 27, 28 a 33 směrnice (EU) 2018/2001;
	– syntetická paliva vyrobená z obnovitelných zdrojů energie;
	c) neobnovitelných alternativních paliv a přechodných fosilních paliv:
	– zemní plyn, v plynné formě (stlačený zemní plyn (CNG)) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn (LNG)),
	– zkapalněný ropný plyn (LPG);
	– syntetická a parafinická paliva vyrobená z neobnovitelné energie;

Or. fr

Pozměňovací návrh 288
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12b) „alternativními palivy“[1a] paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň

zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Patří mezi ně:

a) elektřina spotřebovávaná ve všech typech elektrických vozidel;

b) vodík;

c) zemní plyn, včetně biomethanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn – CNG) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn – LNG);

d) zkapalněný ropný plyn (LPG);

e) mechanická energie ze zásobníku/zdroje ve vozidle, včetně tepelné energie z odpadu,

---

[1a] „alternativními palivy“ se rozumí paliva nebo zdroje energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy. Patří mezi ně: a) elektřina spotřebovávaná ve všech typech elektrických vozidel; b) vodík; c) zemní plyn, včetně biomethanu, v plynné formě (stlačený zemní plyn – CNG) a ve zkapalněné formě (zkapalněný zemní plyn – LNG); d) zkapalněný ropný plyn (LPG); e) mechanická energie ze zásobníku/zdroje ve vozidle, včetně tepelné energie z odpadu,

Or. en

Pozměňovací návrh 289
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 11 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	11b) „bodovým systémem“ systém, podle něhož je při vydání řidičského

průkazu každému řidiči přidělen počáteční počet bodů. Tento počet se snižuje podle přestupků, a to v závislosti na jejich závažnosti, nebo se zvyšuje, není-li po určitou dobu spáchán žádný přestupek, a může vést k rozhodnutí o odnětí řidičského průkazu, přičemž pro nezkušené řidiče platí zvláštní podmínky;

Or. it

Pozměňovací návrh 290
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 2 – odst. 1 – bod 12 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	12a) „bodovým systémem“ srovnatelný systém, který kumulativně kvantitativně ukládá nebo odebírá trestné body a má dodatečné důsledky, pokud úroveň opakovaného porušování předpisů vede k nasbírání nebo ztrátě určitého počtu trestných bodů, a může vést k zákazu řízení, přičemž pro začínající řidiče má zvláštní podmínky;

Or. en

Pozměňovací návrh 291
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Do [datum přijetí + 4 roky] členské státy zajistí***, aby byly standardně vydávány pouze*** mobilní řidičské průkazy. ***Členské státy se mohou rozhodnout vydávat mobilní řidičské průkazy i před tímto***	4. Do [datum přijetí + 4 roky] členské státy zajistí ***možnost vydávat*** mobilní řidičské průkazy.

datem.

Or. fr

Pozměňovací návrh 292
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Do [datum přijetí + 4 roky] členské státy zajistí, aby byly standardně vydávány ***pouze mobilní*** řidičské průkazy. Členské státy se mohou rozhodnout vydávat mobilní řidičské průkazy i před tímto datem.	4. Do [datum přijetí + 4 roky] členské státy zajistí, aby byly standardně vydávány ***mobilní i fyzické*** řidičské průkazy. Členské státy se mohou rozhodnout vydávat mobilní řidičské průkazy i před tímto datem.

Or. en

Pozměňovací návrh 293
Izaskun Bilbao Barandica

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Do [datum přijetí + 4 roky] členské státy zajistí, aby byly ***standardně vydávány pouze*** mobilní řidičské průkazy. Členské státy se mohou rozhodnout vydávat mobilní řidičské průkazy i před tímto datem.	4. Do [datum přijetí + 4 roky] členské státy zajistí, aby byly ***na žádost žadatelů vydávány*** mobilní řidičské průkazy. Členské státy se mohou rozhodnout vydávat mobilní řidičské průkazy i před tímto datem.

Or. en

Pozměňovací návrh 294
Izaskun Bilbao Barandica

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. Odchylně od odstavce 4 poskytnou členské státy na žádost žadatele možnost vydat fyzický řidičský průkaz namísto mobilního řidičského průkazu nebo společně s ním.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 295
Tom Berendsen

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. Odchylně od odstavce 4 poskytnou členské státy na žádost žadatele možnost vydat fyzický řidičský průkaz namísto mobilního řidičského průkazu nebo společně s ním.	5. Odchylně od odstavce 4 poskytnou členské státy na žádost žadatele možnost vydat fyzický řidičský průkaz namísto mobilního řidičského průkazu nebo společně s ním. ***Členské státy žadatele žádným způsobem neodrazují ani neomezují, pokud jde o jejich volbu.***

Or. nl

Pozměňovací návrh 296
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. Odchylně od odstavce 4 poskytnou členské státy na žádost žadatele možnost ***vydat*** fyzický řidičský průkaz ***namísto mobilního řidičského průkazu nebo***	5. Odchylně od odstavce 4 poskytnou členské státy na žádost žadatele možnost ***přestat*** fyzický řidičský průkaz ***nebo mobilní řidičský průkaz používat***.

společně s ním.

Or. en

Pozměňovací návrh 297
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. ***Odchylně od odstavce 4*** poskytnou členské státy ***na žádost žadatele*** možnost vydat fyzický řidičský průkaz namísto mobilního řidičského průkazu nebo společně s ním.	5. ***Na žádost žadatele*** poskytnou členské státy možnost vydat ***bezplatně*** fyzický řidičský průkaz namísto mobilního řidičského průkazu nebo společně s ním.

Or. fr

Pozměňovací návrh 298
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	5a. Odchylně od odstavce 5 poskytnou členské státy na žádost žadatele možnost vydat řidičský průkaz, který se žadatel v minulosti rozhodl přestat používat. Tento fyzický nebo mobilní řidičský průkaz musí být vydán bez zbytečného odkladu a nejpozději do dvou týdnů ode dne žádosti žadatele.

Or. en

Pozměňovací návrh 299
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 3 – odst. 5 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	5a. Členské státy zajistí, aby žadatelé mohli kdykoli doplnit nebo změnit formát řidičského průkazu, a to nejen v okamžiku jeho získání nebo obnovení.

Or. fr

Pozměňovací návrh 300
Markus Ferber

Návrh směrnice
Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Členský stát zajistí, aby do dne ***19. ledna 2030*** všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.	4. Členský stát zajistí, aby do dne ***31. prosince 2033*** všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.

Or. en

Pozměňovací návrh 301
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Členský stát zajistí, aby do dne 19. ledna ***2030*** všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.	4. Členský stát zajistí, aby do dne 19. ledna ***2033*** všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.

Or. en

Pozměňovací návrh 302
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 4 – odst. 4

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
4. Členský stát zajistí, aby do dne 19. ledna ***2030*** všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.	4. Členský stát zajistí, aby do dne 19. ledna ***2033*** všechny vydávané řidičské průkazy nebo řidičské průkazy, které jsou v oběhu, splňovaly veškeré požadavky této směrnice.

Or. en

Pozměňovací návrh 303
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 4 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy mohou rozhodnout o zavedení paměťového média (mikročipu) jako součásti fyzického řidičského průkazu. Pokud se členský stát rozhodne zavést jako součást fyzického řidičského průkazu mikročip, může rozhodnout, pokud to jeho vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů upravují, že na mikročipu budou uloženy i další údaje kromě těch, které jsou uvedeny v příloze I části D.	Členské státy mohou rozhodnout o zavedení paměťového média (mikročipu) jako součásti fyzického řidičského průkazu. Pokud se členský stát rozhodne zavést jako součást fyzického řidičského průkazu mikročip, může rozhodnout, pokud to jeho vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů upravují, že na mikročipu budou uloženy i další údaje kromě těch, které jsou uvedeny v příloze I části D. ***Doba uchovávání osobních údajů uložených v mikročipu by měla být sladěna s platností řidičského průkazu.***

Or. en

Pozměňovací návrh 304
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 4 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy mohou rozhodnout o zavedení paměťového média (mikročipu) jako součásti fyzického řidičského průkazu. Pokud se členský stát rozhodne zavést jako součást fyzického řidičského průkazu mikročip, může rozhodnout, pokud to jeho vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů upravují, že na mikročipu budou uloženy i další údaje kromě těch, které jsou uvedeny v příloze I části D.	Členské státy mohou rozhodnout o zavedení paměťového média (mikročipu) jako součásti fyzického řidičského průkazu. Pokud se členský stát rozhodne zavést jako součást fyzického řidičského průkazu mikročip, může rozhodnout, pokud to jeho vnitrostátní právní předpisy týkající se řidičských průkazů upravují, že na mikročipu budou uloženy i další údaje kromě těch, které jsou uvedeny v příloze I části D. ***Veškeré údaje uložené na tomto mikročipu se uchovávají pouze do konce doby platnosti řidičského průkazu.***

Or. it

Pozměňovací návrh 305
Tom Berendsen

Návrh směrnice
Čl. 5 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Tyto aplikace jsou založeny na evropských peněženkách digitální identity vydaných v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014[62].	Tyto aplikace jsou založeny na evropských peněženkách digitální identity vydaných v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014[62] ***a splňují úroveň zabezpečení poskytovanou těmito peněženkami***.
[62] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).	[62] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 910/2014 ze dne 23. července 2014 o elektronické identifikaci a službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce na vnitřním trhu (Úř. věst. L 257, 28.8.2014, s. 73).

Or. nl

Pozměňovací návrh 306
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 5 – odst. 4 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zajistí, aby ověřovatel neuchovával osobní údaje nezbytné pro ověření řidičského oprávnění držitele mobilního řidičského průkazu a aby orgán vydávající řidičský průkaz zpracovával informace získané prostřednictvím oznámení pouze pro účely odpovědi na žádost o ověření.	Členské státy zajistí, aby ověřovatel neuchovával osobní údaje nezbytné pro ověření řidičského oprávnění držitele mobilního řidičského průkazu a aby orgán vydávající řidičský průkaz zpracovával informace získané prostřednictvím oznámení pouze pro účely odpovědi na žádost o ověření. ***Osobní údaje se zpracovávají v souladu s nařízeními (EU) 2016/679 a (EU) 2018/1725 a případně se směrnicí 2002/58/ES, kterými se provádějí zásady minimalizace údajů, omezení účelu a záměrné a standardní ochrany údajů, zejména pokud jde o technická opatření.***

Or. it

Pozměňovací návrh 307
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 5 – odst. 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
7. Do [datum přijetí + 18 měsíců] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení týkající se interoperability, bezpečnosti a zkoušek u mobilních řidičských průkazů, včetně ověřovacích prvků a rozhraní s vnitrostátními systémy. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.	7. Do [datum přijetí + 18 měsíců] přijme Komise prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení týkající se interoperability, bezpečnosti a zkoušek u mobilních řidičských průkazů, včetně ověřovacích ***a konverzních*** prvků a rozhraní s vnitrostátními systémy. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

Or. it

Pozměňovací návrh 308
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 5 – odst. 7 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	7a. S cílem zajistit celosvětové používání a uznávání evropského mobilního řidičského průkazu usilují členské státy o odpovídající změnu Ženevské úmluvy o silničním provozu ze dne 19. září 1949, Mezinárodní úmluvy o silniční dopravě ze dne 24. dubna 1926 a Vídeňské úmluvy o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968. Komise v tomto ohledu poskytne pomoc.

Or. en

Pozměňovací návrh 309
Jörgen Warborn, Tomas Tobé

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. a – pododstavec 2 – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– dvoukolová ***nebo*** tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h),	– dvoukolová**,** tříkolová ***nebo čtyřkolová*** vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h),

Or. sv

Pozměňovací návrh 310
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. a – pododstavec 2 – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h),	– dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h ***a maximálním netto výkonem (okamžitým výkonem) nejvýše 4kW*** (s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h),

Or. it

Pozměňovací návrh 311
Gheorghe Falcă

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. a – pododstavec 2 – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h ***(s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h)***,	– dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h,

Or. en

Pozměňovací návrh 312
Kosma Złotowski

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. a – pododstavec 2 – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h ***(s výjimkou vozidel s maximální konstrukční rychlostí nižší nebo rovnou 25 km/h)***,	– dvoukolová nebo tříkolová vozidla s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 45 km/h,

Or. en

Pozměňovací návrh 313
Gheorghe Falcă

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. a – pododstavec 2 – odrážka 1 a (nová)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	– ***elektronické koloběžky;***

Or. en

Odůvodnění

Bezpečnost silničního provozu pro všechny.

Pozměňovací návrh 314
Kosma Złotowski

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. a – pododstavec 2 – odrážka 2 a (nová)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	– ***elektronické koloběžky;***

Or. en

Pozměňovací návrh 315
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. b – bod i – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motocykly s objemem válců nepřesahujícím 125 cm^3, s výkonem nepřesahujícím 11 kW a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,1 kW/kg,	– motocykly s objemem válců nepřesahujícím 125 cm^3, s ***netto*** výkonem ***(okamžitým výkonem)*** nepřesahujícím 11 kW a s poměrem výkon/hmotnost nepřesahujícím 0,1 kW/kg,

Or. it

Pozměňovací návrh 316
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. b – bod i – odrážka 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– tříkolky s pohonem o výkonu nejvýše 15 kW;	– tříkolky s pohonem o ***netto*** výkonu ***(okamžitém výkonu)*** nejvýše 15 kW;

Or. it

Pozměňovací návrh 317
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. b – bod ii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motocykly s výkonem do 35 kW a s poměrem výkon/hmotnost do 0,2 kW/kg a nepocházející z vozidla s výkonem vyšším než 70 kW;	– motocykly s ***netto*** výkonem ***(okamžitým výkonem)*** do 35 kW a s poměrem výkon/hmotnost do 0,2 kW/kg a nepocházející z vozidla s výkonem vyšším než 70 kW;

Or. it

Pozměňovací návrh 318
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. b – bod iii – odrážka 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– tříkolky s výkonem vyšším než 15 kW;	– tříkolky s ***maximálním netto*** výkonem ***(okamžitým výkonem)*** vyšším než 15 kW;

Or. it

Pozměňovací návrh 319
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. b – bod iii a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	iiia) skupiny AM, A1, A2, A:
	– aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, motorová vozidla skupiny AM, A1, A2 nebo A mohou být kombinována s přívěsem s maximální přípustnou hmotností vyšší než 750 kg;

Or. en

Pozměňovací návrh 320
Lucia Vuolo

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod i – odrážka 1 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Skupina B1 je nepovinná; v členských státech, které nezavedou tuto skupinu řidičských průkazů, bude k řízení těchto vozidel vyžadován řidičský průkaz skupiny B.	Skupina B1 je nepovinná; v členských státech, které nezavedou tuto skupinu řidičských průkazů, bude k řízení těchto vozidel vyžadován ***pouze*** řidičský průkaz skupiny B.

Or. it

Pozměňovací návrh 321
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod ii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla s maximální	– motorová vozidla s maximální

přípustnou hmotností do ***3 500*** kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,	přípustnou hmotností do ***4 250*** kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,

Or. en

Pozměňovací návrh 322
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod ii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do ***3 500*** kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,	– motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do ***4 250*** kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,

Or. en

Pozměňovací návrh 323
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod ii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do ***3 500*** kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,	– motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností do ***4 250*** kg a navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče,

Or. en

Pozměňovací návrh 324
Valter Flego

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod ii – odrážka 1 a (nová)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	– dočasné řidičské průkazy se vydávají začínajícím řidičům na dobu tří let; po tomto období bude následovat bezpečnostní program, po jehož dokončení bude vydán trvalý řidičský průkaz;

Or. en

Pozměňovací návrh 325
Kateřina Konečná

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod iii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, souprava vozidel sestávající z tažného vozidla skupiny B a přívěsu nebo návěsu, pokud maximální přípustná hmotnost přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 3 500 kg;	– aniž jsou dotčeny předpisy pro schvalování typu platné pro dotyčná vozidla, souprava vozidel sestávající z tažného vozidla skupiny B***, včetně ustanovení v čl. 9 odst. 2 písm. h),*** a přívěsu nebo návěsu, pokud maximální přípustná hmotnost přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 3 500 kg;

Or. en

Pozměňovací návrh 326
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod viii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***16*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,	– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu ***více než osmi, avšak*** nejvýše ***22*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,

Or. en

Pozměňovací návrh 327
Maria Grapini

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod viii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***16*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,	– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***22*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,

Or. ro

Pozměňovací návrh 328
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod viii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***16*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,	– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***22*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,

Or. en

Pozměňovací návrh 329
Erik Bergkvist

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod viii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***16*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,	– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***22*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,

Or. en

Odůvodnění

With the considerable evolution of both market demand and vehicle technology, manufacturers are now increasingly producing minibuses of higher seating capacity than those currently set for D1 vehicle category (currently limited to 16 + 1 seats). Vehicles with higher seating capacity are increasingly in demand, including for public transport in the countryside, to match more individualised customers' demands. Adapting seating capacity would enable the industry to make efficiency and environmental gains by better using the permissible vehicle capacity. No specific road safety-related risks are expected to arise as other vehicle characteristics remain the same, with drivers already being familiar with them.

Pozměňovací návrh 330
Marco Campomenosi, Roman Haider, Georg Mayer, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Anders Vistisen, Harald Vilimsky, Markus Buchheit, Lucia Vuolo

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod viii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***16*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,	– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***22*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,

Or. en

Odůvodnění

Recently, manufacturers are producing minibuses of higher seating capacity than those currently set for D1 vehicle category (currently limited to 16 + 1 seats). Such vehicles' demand is increasing, especially for public transport in the countryside. Rising the city capacity to 22 people would enable the industry to meet efficiency and environmental goals. No specific road safety-related risks are expected to come up, as the other characteristics of the vehicles remain identical. Furthermore, D1 professional drivers are undergoing the same extensive and high-quality training as D and DE drivers. In addition, the new limit would also mirror the type-approval rules which allow M2 minibuses to have "22+1" seats.

Pozměňovací návrh 331
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod viii – odrážka 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***16*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,	– motorová vozidla navržená a zkonstruovaná pro přepravu nejvýše ***22*** cestujících kromě řidiče a o maximální délce nejvýše 8 metrů,

Or. fr

Pozměňovací návrh 332
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod xi a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	xia) kategorie T:
	– všechny kolové traktory; podle konstrukční rychlosti je každá kategorie kolového traktoru uvedená v bodech xib) (nový) až xih) (nový) na konci doplněna písmenem „a“ nebo „b“:
	– „a“ označuje kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí nejvýše 40 km/h,
	– „b“ označuje kolové traktory s maximální konstrukční rychlostí vyšší než 40 km/h;

Or. en

Pozměňovací návrh 333
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod xi b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	xib) skupina T1:
	– kolové traktory s nápravou nejbližší k řidiči s minimálním rozchodem minimálně 1 150 mm, s nenaloženou hmotností v provozním stavu větší než 600 kg a se světlou výškou nad vozovkou maximálně 1 000 mm;

Or. en

Pozměňovací návrh 334
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod xi c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	xic) skupina T2:
	– kolové traktory s minimálním rozchodem menším než 1 150 mm, s nenaloženou hmotností v provozním stavu větší než 600 kg a se světlou výškou nad vozovkou maximálně 600 mm; pokud výška těžiště traktoru (měřeno vůči vozovce) dělená střední hodnotou minimálního rozchodu všech náprav je větší než 0,90, musí být maximální konstrukční rychlost omezena na 30 km/h;

Or. en

Pozměňovací návrh 335
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod xi d (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	xid) skupina T3:
	– kolové traktory s nenaloženou hmotností v provozním stavu maximálně 600 kg;

Or. en

Pozměňovací návrh 336
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod xi e (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	xie) skupina T4:
	– kolové traktory zvláštního určení;

Or. en

Pozměňovací návrh 337
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod xi f (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	xif) skupina T4.1:
	– traktory konstruované pro práce s vysokými plodinami, např. s vinnou révou. Vyznačují se zvýšeným podvozkem

nebo jeho částí, což traktoru umožňuje pojíždět souběžně s plodinou s levými a pravými koly po každé straně jednoho nebo více řádků plodiny. Tyto traktory jsou určeny k nesení nebo k pohonu nářadí, které může být namontováno na předku, mezi nápravami, na zádi nebo na nákladové plošině. Pokud je traktor v pracovní poloze, je jeho světlá výška kolmá na řádky plodiny vyšší než 1000 mm. Pokud je poměr výšky těžiště traktoru měřené vzhledem k zemi (při užití obvykle montovaných pneumatik) a střední hodnoty minimálního rozchodu kol u všech náprav větší než 0,90, nesmí maximální konstrukční rychlost překročit 30 km/h;

Or. en

Pozměňovací návrh 338
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod xi g (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	xig) skupina T4.2:
	– traktory s velkými rozměry, přednostně určené k práci na velkých zemědělských plochách;

Or. en

Pozměňovací návrh 339
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c – bod xi h (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	xih) skupina T4.3:
	– traktory s pohonem čtyř kol s výměnným zařízením určeným k zemědělskému nebo lesnickému užití, charakteristické nosným rámem vybaveným jedním nebo více vývodovými hřídeli, s technicky přípustnou hmotností maximálně 10 t a s poměrem této hmotnosti k maximální hmotnosti v provozním stavu nižším než 2,5. Těžiště těchto traktorů vzhledem k zemi při užití obvykle montovaných pneumatik musí být níže než 850 mm nad vozovkou;

Or. en

Pozměňovací návrh 340
Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ca) elektronické koloběžky:
	– Vozidlo s jedním nebo více koly vybavené jedním sedadlem a poháněné výhradně elektrickými motory, které jsou schopny vozidlu poskytnout maximální konstrukční rychlost od 6 km/h do 25 km/h. Může být vybaveno sedadlem nebo sedlem, pouze pokud má samovyvažovací systém. Z této definice jsou vyloučena vozidla bez samovyvažovacího systému se sedlem, vozidla konstruovaná pro soutěž, vozidla pro osoby s omezenou pohyblivostí a vozidla s pracovním napětím vyšším než 100 VDC nebo 240 VAC, jakož i vozidla spadající do oblasti působnosti nařízení

Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013.

Or. en

Odůvodnění

Domníváme se, že je nanejvýš důležité řádně regulovat elektronické koloběžky, neboť jejich zneužívání vážně ohrožuje bezpečnost silničního provozu v celé Evropě.

Pozměňovací návrh 341
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 2 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
S předchozím souhlasem Komise, která posoudí dopad navrhovaného opatření na bezpečnost silničního provozu, mohou členské státy vyloučit z uplatňování tohoto článku některé zvláštní druhy vozidel s vlastním pohonem, včetně zvláštních vozidel pro osoby se zdravotním postižením.	S předchozím souhlasem Komise, která posoudí dopad navrhovaného opatření na bezpečnost silničního provozu, mohou členské státy vyloučit z uplatňování tohoto článku některé zvláštní druhy vozidel s vlastním pohonem, včetně zvláštních vozidel pro osoby se zdravotním postižením ***nebo vozidel používaných ve stavebnictví, která jsou často klasifikována jako nesilniční mobilní stroje***.

Or. en

Pozměňovací návrh 342
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami ***a*** civilní	Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami***, civilní***

obranou nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi.	***obranou nebo*** civilní ***ochranou*** nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi. ***Všechny výjimky udělené některým členským státem musí být uznány ostatními členskými státy.***

Or. fr

Pozměňovací návrh 343
Andreas Schieder

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami a civilní obranou nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi.	Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami a civilní obranou ***a organizacemi reakce na katastrofy*** nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi. ***Výjimky se vztahují na mezinárodní dopravu.***

Or. de

Pozměňovací návrh 344
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami ***a*** civilní obranou nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi.	Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami**,** civilní obranou ***nebo záchrannými službami*** nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi. ***Členské státy toto vyloučení vzájemně uznávají.***

Or. en

Pozměňovací návrh 345
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 6 – odst. 2 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami a civilní obranou nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi.	Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout druhy vozidel používaných ozbrojenými silami a civilní obranou nebo vozidla pod jejich kontrolou. Uvědomí o tom Komisi. ***Tyto výjimky jsou vzájemně uznávány členskými státy.***

Or. it

Pozměňovací návrh 346
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) 16 let pro skupiny AM, A1 ***a B1***;	a) 16 let pro skupiny AM, A1***, B1 a T***;

Or. en

Pozměňovací návrh 347
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) 16 let pro skupiny AM***, A1*** a B1;	a) 16 let pro skupiny AM a B1;

Or. en

Pozměňovací návrh 348
Jörgen Warborn, Tomas Tobé

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) 16 let pro skupiny ***AM,*** A1 a B1;	a) 16 let pro skupiny A1 a B1;

Or. sv

Pozměňovací návrh 349
Jörgen Warborn, Tomas Tobé

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	aa) 15 let pro skupinu AM;

Or. sv

Pozměňovací návrh 350
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) 18 let pro skupiny A2, B, BE, C1 a C1E;	b) 18 let pro skupiny ***A1,*** A2, B, BE, C1 a C1E;

Or. en

Pozměňovací návrh 351
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. c – bod ii

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
ii) ***21*** let pro motorové tříkolky s výkonem nad 15 kW;	ii) ***18*** let pro motorové tříkolky s výkonem nad 15 kW;

Or. en

Pozměňovací návrh 352
Andor Deli

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) 21 let pro skupiny C**,** CE, D1 a D1E;	d) 21 let pro skupiny C ***a*** CE, D1 a D1E;

Or. en

Odůvodnění

To ensure legal clarity, the minimum age provisions provided in this Directive and those in force in Directive (EU) 2022/2561 need to be aligned. The Directive (EU) 2022/2561 has set the standard minimum age for issuing a professional C and CE truck driver licence at 18 years, after the completion of full initial training. The minimum age should be clearly and unambiguously set at 18 years in both EU Directives, for both national and international traffic. Clarifying minimum ages in vigour and help young candidate drivers access the profession immediately after fishing secondary school. Similarly, the standard minimum age for issuing a D1 and D1E category driver licence (for bus and coach) should be clearly set at 18 years at EU level, after having completed the required full initial training. Setting the minimum age at 18 years after the completion of initial training would help recognise the value of professional driving training and harmonise professional D1 and D1E drivers' age across the EU. Ultimately, this will help bridge the gap between the moment a young candidate driver completes the required training and the moment they are allowed to access the bus and coach driving profession. For all C, CE, D1 and D1E categories, available road safety statistics on professional drivers show that trained young professional drivers are as safe as any other professional drivers.

Pozměňovací návrh 353
Andor Deli

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C a CE, D1 a D1E pro držitele, kteří profesionálně řídí ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. en

Odůvodnění

To ensure legal clarity, the minimum age provisions provided in this Directive and those in force in Directive (EU) 2022/2561 need to be aligned. The Directive (EU) 2022/2561 has set the standard minimum age for issuing a professional C and CE truck driver licence at 18 years, after the completion of full initial training. The minimum age should be clearly and unambiguously set at 18 years in both EU Directives, for both national and international traffic. Clarifying minimum ages in vigour and help young candidate drivers access the profession immediately after fishing secondary school. Similarly, the standard minimum age for issuing a D1 and D1E category driver licence (for bus and coach) should be clearly set at 18 years at EU level, after having completed the required full initial training. Setting the minimum age at 18 years after the completion of initial training would help recognise the value of professional driving training and harmonise professional D1 and D1E drivers' age across the EU. Ultimately, this will help bridge the gap between the moment a young candidate driver completes the required training and the moment they are allowed to access the bus and coach driving profession. For all C, CE, D1 and D1E categories, available road safety statistics on professional drivers show that trained young professional drivers are as safe as any other professional drivers.

Pozměňovací návrh 354
Erik Bergkvist

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C, CE, D1 a D1E pro držitele, kteří profesionálně řídí ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. en

Odůvodnění

To ensure legal clarity, the minimum age provisions provided in this Directive and those in force in Directive (EU) 2022/2561 need to be aligned. The Directive (EU) 2022/2561 has set the standard minimum age for issuing a professional C and CE truck driver licence at 18 years, after the completion of full initial training. The minimum age should be clearly and unambiguously set at 18 years in both EU Directives, for both national and international traffic. Clarifying minimum ages in vigour and help young candidate drivers access the profession immediately after fishing secondary school. Similarly, the standard minimum age for issuing a D1 and D1E category driver licence (for bus and coach) should be clearly set at 18 years at EU level, after having completed the required full initial training. Setting the minimum age at 18 years after the completion of initial training would help recognise the value of professional driving training and harmonise professional D1 and D1E drivers' age across the EU. Ultimately, this will help bridge the gap between the moment a young candidate driver completes the required training and the moment they are allowed to access the bus and coach driving profession. For all C, CE, D1 and D1E categories, available road safety statistics on professional drivers show that trained young professional drivers are as safe as any other professional drivers.

Pozměňovací návrh 355
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) 21 let pro skupiny C, CE, D1 ***a*** D1E;	d) 21 let pro skupiny C, CE, D1***, D1E, D a DE***;

Or. en

Pozměňovací návrh 356
Maria Grapini

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C a CE, D1 a D1E pro držitele oprávnění, kteří pracují jako profesionální řidiči ve vnitrostátní i

mezinárodní dopravě a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. ro

Pozměňovací návrh 357
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C a CE, D1 a D1E pro profesionální řidiče, kteří používají řidičský průkaz ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, pokud jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. en

Pozměňovací návrh 358
Peter Lundgren

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C a CE, D1 a D1E pro držitele, kteří profesionálně řídí ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. en

Odůvodnění

V zájmu zajištění právní jasnosti je třeba sladit ustanovení o minimálním věku stanovená v

této směrnici a ustanovení platná ve směrnici (EU) 2022/2561. Směrnice 2022/2561 stanovila standardní minimální věk pro vydání řidičského průkazu řidiče nákladního vozidla C a CE na 18 let po ukončení úplné počáteční odborné přípravy. Minimální věk by měl být jasně a jednoznačně stanoven na 18 let v obou směrnicích EU, a to jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní dopravu. Vyjasnění minimálního věku a pomoc mladým zájemcům v přístupu k povolání ihned po skončení střední školy.

Pozměňovací návrh 359
Bergur Løkke Rasmussen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C a CE, D1 a D1E pro držitele, kteří profesionálně řídí ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. en

Pozměňovací návrh 360
Henna Virkkunen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C a CE, D1 a D1E pro držitele, kteří profesionálně řídí ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. en

Odůvodnění

V zájmu zajištění právní jasnosti je třeba sladit ustanovení o minimálním věku stanovená v této směrnici a ustanovení platná ve směrnici (EU) 2022/2561.

Pozměňovací návrh 361
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C a CE, D1 a D1E pro držitele, kteří profesionálně řídí ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. en

Pozměňovací návrh 362
Clare Daly, Mick Wallace

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C a CE pro držitele, kteří profesionálně řídí ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. en

Odůvodnění

To ensure legal clarity, the minimum age provisions provided in this Directive and those in force in Directive (EU) 2022/2561 need to be aligned. The Directive (EU) 2022/2561 has set the standard minimum age for issuing a professional C and CE truck driver licence at 18 years, after the completion of full initial training. The minimum age should be clearly and unambiguously set at 18 years in both EU Directives, for both national and international traffic. Clarifying minimum ages in vigour and help young candidate drivers access the profession immediately after fishing secondary school. For all C and CE categories, available road safety statistics on professional drivers show that trained young professional drivers are as safe as any other professional drivers

Pozměňovací návrh 363
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) 18 let pro skupiny C, CE, D1 a D1E pro profesionální řidiče, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. fr

Pozměňovací návrh 364
Marco Campomenosi, Roman Haider, Georg Mayer, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Anders Vistisen, Harald Vilimsky, Markus Buchheit, Lucia Vuolo

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) ***24*** let pro skupiny D a DE.	e) ***21*** let pro skupiny D a DE.

Or. en

Odůvodnění

Dostupné statistiky o bezpečnosti silničního provozu týkající se profesionálních řidičů ukazují, že vyškolení mladí profesionální řidiči autobusů a autokarů řídí stejně bezpečně jako ostatní profesionální řidiči. Snížení minimálního věku pro získání kategorie D a DE by tedy nevedlo ke snížení bezpečnosti silničního provozu, ale pomohlo by řešit nedostatek profesionálních řidičů v Evropě.

Pozměňovací návrh 365
Andor Deli

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) 21 let pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.

Or. en

Pozměňovací návrh 366
Erik Bergkvist

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) 21 let pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.

Or. en

Odůvodnění

To ensure legal clarity, the minimum age provided provisions for issuing a professional in this Directive and those in force in Directive (EU) 2022/2561 need to be closely aligned. In the Directive (EU) 2022/2561 the standard minimum age for issuing a professional D and DE bus and coach driver licence has been set at 21 years, after the completion of full initial training. Therefore, the minimum age should be clearly and unambiguously set at 21 years at EU level for professional drivers with fill training driving both in national and international traffic. Available road safety statistics on professional drivers show that trained young professional bus and coach drivers are as safe as any other professional drivers. The minimum age of 24 years remains as a minimum age for bus and coach drivers without professional (CPC) training.

Pozměňovací návrh 367
Maria Grapini

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) 21 let pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.

Or. ro

Pozměňovací návrh 368
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) 21 let pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče, kteří používají řidičský průkaz ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, pokud jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.

Or. en

Pozměňovací návrh 369
Peter Lundgren

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) 21 let pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.

Or. en

Odůvodnění

V zájmu zajištění právní jasnosti je třeba sladit ustanovení o minimálním věku stanovená v této směrnici a ustanovení platná ve směrnici (EU) 2022/2561. Směrnice 2022/2561 stanovila standardní minimální věk pro vydání řidičského průkazu řidiče nákladního vozidla C a CE na 18 let po ukončení úplné počáteční odborné přípravy. Minimální věk by měl být jasně a jednoznačně stanoven na 18 let v obou směrnicích EU, a to jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní dopravu. Vyjasnění minimálního věku a pomoc mladým zájemcům v přístupu k povolání ihned po skončení střední školy.

Pozměňovací návrh 370
Henna Virkkunen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) 21 let pro skupiny D a DE pro profesionální řidiče ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.

Or. en

Odůvodnění

V zájmu zajištění právní jasnosti je třeba sladit ustanovení o minimálním věku stanovená v této směrnici a ustanovení platná ve směrnici (EU) 2022/2561.

Pozměňovací návrh 371
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 1 – písm. e a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ea) 21 let pro skupiny D, DE pro profesionální řidiče, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561;

Or. fr

Pozměňovací návrh 372
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
2. Členské státy mohou zvýšit ***nebo snížit*** minimální věkovou hranici pro vydání řidičského průkazu:	2. Členské státy mohou zvýšit minimální věkovou hranici pro vydání řidičského průkazu:

Or. en

Pozměňovací návrh 373
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 2 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) u skupiny AM ***snížit až na 14 let nebo*** zvýšit až na 18 let;	a) u skupiny AM zvýšit až na 18 let;

Or. en

Pozměňovací návrh 374
Erik Bergkvist

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 2 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) u skupiny B1 zvýšit až na 18 let;	b) u skupiny B1 ***snížit až na 15 let a*** zvýšit až na 18 let;

Or. en

Odůvodnění

Jedná se o zásadní způsob, jak zachovat mobilitu mladých lidí, zejména u kategorií vozidel 60.03 a především v řídce osídlených zemích s dlouhými vzdálenostmi, neboť mladí lidé vždy nemohou využívat místní dopravu nebo spolujízdu z důvodu jejich nedostupnosti. Mopedy nebo mopedová vozidla mnohdy také nejsou řešením kvůli zimním podmínkám. Omezení rychlosti na 45 km/h trvale zajišťuje bezpečnost silničního provozu.

Pozměňovací návrh 375
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) u skupin B a BE snížit až na 17 let.	***vypouští se***

Or. it

Pozměňovací návrh 376
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 2 – písm. d

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
d) u skupin B a BE snížit až na ***17*** let.	d) u skupin B a BE snížit až na ***16*** let.

Or. en

Pozměňovací návrh 377
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Členské státy mohou snížit minimální věkovou hranici u skupiny C na 18 let a u skupiny D na 21 let, pokud jde o:	3. Členské státy mohou snížit minimální věkovou hranici u skupiny C***, CE*** na 18 let a u skupiny D***, DE*** na 21 let,

pokud jde o:

Or. en

Pozměňovací návrh 378
Marco Campomenosi, Roman Haider, Georg Mayer, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Anders Vistisen, Harald Vilimsky, Markus Buchheit, Lucia Vuolo

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
3. Členské státy mohou snížit minimální věkovou hranici u skupiny C ***na 18 let*** a ***u*** skupiny D na ***21*** let, pokud jde o:	3. Členské státy mohou snížit minimální věkovou hranici u skupiny C a skupiny D na ***18*** let, pokud jde o:

Or. en

Odůvodnění

V souladu s předchozím pozměňovacím návrhem týkajícím se snížení věku pro skupiny D a DE.

Pozměňovací návrh 379
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) vozidla používaná hasičským sborem a vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku;	a) vozidla používaná hasičským sborem***, útvary civilní ochrany*** a vozidla používaná pro udržování veřejného pořádku;

Or. it

Pozměňovací návrh 380
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold,

Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 – pododstavec 1 (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Členské státy mohou vzájemně uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené v tomto odstavci.

Or. en

Pozměňovací návrh 381
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Členské státy mohou snížit minimální věk pro skupiny D a DE na 18 let u řidičů, kteří jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti potvrzujícího jejich výchozí kvalifikaci ve smyslu čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.
	Řidičské průkazy vydané řidičům v souladu s odst. 3a odst. 1 jsou vzájemně uznávány a platné na území vydávajícího členského státu a na území kteréhokoli jiného členského státu EU se stejnými požadavky na minimální věk.
	Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené v odstavci 3a tohoto článku.

Or. fr

Pozměňovací návrh 382
Peter Lundgren

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Členské státy mohou na svém území snížit minimální věk pro skupiny D a DE na 18 let u profesionálních řidičů za předpokladu, že řidiči absolvovali úplnou odbornou přípravu a jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.
	a) Řidičské průkazy vydané osobám v souladu s čl. 3 odst. 1 jsou vzájemně uznávány a platné na území vydávajícího členského státu a na území kterýchkoli jiných členských států EU se stejnými požadavky na minimální věk.
	b) Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené výše v čl. 3 odst. 1.

Or. en

Odůvodnění

V zájmu sladění ustanovení směrnice EU o řidičských průkazech a směrnice (EU) 2022/2561 se navrhuje stanovit standardní minimální věk profesionálních řidičů autobusů a autokarů na 21 let při splnění podmínek pro úplnou výchozí odbornou přípravu, jak je stanoveno v ustanoveních čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561. Členské státy mohou snížit minimální věk řidičů autobusů a autokarů bez jakýchkoli omezení, včetně omezení vzdálenosti, na 18 let.

Pozměňovací návrh 383
Henna Virkkunen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Členské státy mohou na svém

	území snížit minimální věk pro skupiny D a DE na 18 let u profesionálních řidičů za předpokladu, že řidiči absolvovali úplnou odbornou přípravu a jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.
	a) Řidičské průkazy vydané osobám v souladu s čl. 3 odst. 1 jsou vzájemně uznávány a platné na území vydávajícího členského státu a na území kterýchkoli jiných členských států EU se stejnými požadavky na minimální věk.
	b) Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené výše v čl. 3 odst. 1.

Or. en

Pozměňovací návrh 384
Erik Bergkvist

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Členské státy mohou na svém území snížit minimální věk pro skupiny D a DE na 18 let u profesionálních řidičů za předpokladu, že řidiči absolvovali úplnou odbornou přípravu a jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti podle čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.
	a) Řidičské průkazy vydané osobám v souladu s čl. 3 odst. 1 jsou vzájemně uznávány a platné na území vydávajícího členského státu a na území kterýchkoli jiných členských států EU se stejnými požadavky na minimální věk.
	b) Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené výše v

čl. 3 odst. 1.

Or. en

Odůvodnění

Pozměňovací návrh má zásadní význam pro to, aby se povolání otevřelo mladým řidičům vzhledem k současnému a budoucímu nedostatku řidičů v EU. Ze všech dostupných statistických údajů vyplývá, že odvětví autobusové a autokarové dopravy jsou nejbezpečnějšími druhy silniční dopravy, a současné dostupné údaje ukazují, že tam, kde je řízení autobusů a autokarů povoleno řidičům od 18 let, jsou bezpečnostní výkony vyškolených mladých řidičů stejné jako u řidičů starších.

Pozměňovací návrh 385
Maria Grapini

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3a. Členské státy mohou na svém území snížit minimální věk pro skupiny D a DE na 18 let u profesionálních řidičů za předpokladu, že řidiči absolvovali úplnou odbornou přípravu a jsou držiteli osvědčení o odborné způsobilosti v souladu s ustanoveními čl. 6 odst. 1 směrnice (EU) 2022/2561.

Or. ro

Pozměňovací návrh 386
Maria Grapini

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3b. Řidičské průkazy vydané osobám v souladu s čl. 7 odst. 3a jsou vzájemně uznávány a platné na území vydávajícího členského státu a na území kteréhokoli jiného členského státu EU se stejnými

požadavky na minimální věk.

Or. ro

Pozměňovací návrh 387
Maria Grapini

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 3 c (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	3c. Členské státy mohou uznat na svém území platnost řidičských průkazů vydaných řidičům mladším, než jsou minimální věkové hranice uvedené v čl. 7 odst. 3a.

Or. ro

Pozměňovací návrh 388
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 4 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Řidičské průkazy vydané v souladu s ***odstavci*** 2 ***a 3*** jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne minimální věkové hranice stanovené v odstavci 1.	Řidičské průkazy vydané v souladu s ***odstavcem*** 2 jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne minimální věkové hranice stanovené v odstavci 1.

Or. fr

Pozměňovací návrh 389
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 4 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Řidičské průkazy vydané v souladu s ***odstavci*** 2 ***a 3*** jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne minimální věkové hranice stanovené v odstavci 1.	Řidičské průkazy vydané v souladu s ***odstavcem*** 2 jsou platné pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne minimální věkové hranice stanovené v odstavci 1.

Or. en

Pozměňovací návrh 390
Valter Flego

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	4a. Členské státy omezí výkon motorových vozidel skupiny B pro mladé a začínající řidiče na 75 kW po dobu tří let od vydání prvního řidičského průkazu;

Or. en

Pozměňovací návrh 391
Maria Grapini

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. Odchylně od odst. 1 písm. d) a e) tohoto článku, pokud je žadatel držitelem osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 směrnice (EU) 2022/2561, je minimální věk pro vydání řidičského průkazu následující:	***vypouští se***
a) u skupin C a CE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i) směrnice (EU) 2022/2561;	
b) u skupin D1 a D1E minimální věk	

stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) druhém pododstavci uvedené směrnice;

c) u skupin D a DE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) prvním pododstavci, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě ii) prvním pododstavci a čl. 5 odst. 3 písm. b) uvedené směrnice.

Pokud v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem i) druhým pododstavcem nebo čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem ii) druhým pododstavcem směrnice (EU) 2022/2561 některý členský stát povolí na svém území řízení vozidel od nižší věkové hranice, je řidičský průkaz platný pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne příslušného minimálního věku uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce a dokud neobdrží osvědčení o odborné způsobilosti.

Or. ro

Pozměňovací návrh 392
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. Odchylně od odst. 1 písm. d) a e) tohoto článku, pokud je žadatel držitelem osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 směrnice (EU) 2022/2561, je minimální věk pro vydání řidičského průkazu následující:	***vypouští se***
a) u skupin C a CE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i) směrnice (EU) 2022/2561;	
b) u skupin D1 a D1E minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) druhém pododstavci uvedené směrnice;	
c) u skupin D a DE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i)	

prvním pododstavci, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě ii) prvním pododstavci a čl. 5 odst. 3 písm. b) uvedené směrnice.

Pokud v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem i) druhým pododstavcem nebo čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem ii) druhým pododstavcem směrnice (EU) 2022/2561 některý členský stát povolí na svém území řízení vozidel od nižší věkové hranice, je řidičský průkaz platný pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne příslušného minimálního věku uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce a dokud neobdrží osvědčení o odborné způsobilosti.

Or. fr

Pozměňovací návrh 393
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
5. Odchylně od odst. 1 písm. d) a e) tohoto článku, pokud je žadatel držitelem osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 směrnice (EU) 2022/2561, je minimální věk pro vydání řidičského průkazu následující:	***vypouští se***
a) u skupin C a CE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i) směrnice (EU) 2022/2561;	
b) u skupin D1 a D1E minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) druhém pododstavci uvedené směrnice;	
c) u skupin D a DE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) prvním pododstavci, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě ii) prvním pododstavci a čl. 5 odst. 3 písm. b) uvedené směrnice.	

Pokud v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem i) druhým pododstavcem nebo čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem ii) druhým pododstavcem směrnice (EU) 2022/2561 některý členský stát povolí na svém území řízení vozidel od nižší věkové hranice, je řidičský průkaz platný pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne příslušného minimálního věku uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce a dokud neobdrží osvědčení o odborné způsobilosti.

Or. en

Pozměňovací návrh 394
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Odchylně od odst. 1 písm. d) a e) tohoto článku, pokud je žadatel držitelem osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 směrnice (EU) 2022/2561, je minimální věk pro vydání řidičského průkazu následující:	***vypouští se***
a) u skupin C a CE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i) směrnice (EU) 2022/2561;	
b) u skupin D1 a D1E minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) druhém pododstavci uvedené směrnice;	
c) u skupin D a DE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) prvním pododstavci, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě ii) prvním pododstavci a čl. 5 odst. 3 písm. b) uvedené směrnice.	

Or. fr

Pozměňovací návrh 395
Andor Deli

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 5 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Odchylně od odst. 1 písm. d) a e) tohoto článku, pokud je žadatel držitelem osvědčení o odborné způsobilosti podle článku 6 směrnice (EU) 2022/2561, je minimální věk pro vydání řidičského průkazu následující:	***vypouští se***
a) u skupin C a CE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 2 písm. a) bodě i) směrnice (EU) 2022/2561;	
b) u skupin D1 a D1E minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) druhém pododstavci uvedené směrnice;	
c) u skupin D a DE minimální věk stanovený v čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě i) prvním pododstavci, čl. 5 odst. 3 písm. a) bodě ii) prvním pododstavci a čl. 5 odst. 3 písm. b) uvedené směrnice.	

Or. en

Odůvodnění

Navrhuje se tento odstavec vypustit, neboť jeho ustanovení byla začleněna výše do pozměňovacích návrhů 2 až 5, a proto se tento text stal nadbytečným.

Pozměňovací návrh 396
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 7 – odst. 5 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Pokud v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem i) druhým pododstavcem nebo čl. 5 odst. 3 písm. a) bodem ii) druhým pododstavcem směrnice (EU) 2022/2561 některý členský stát povolí na svém území	***vypouští se***

řízení vozidel od nižší věkové hranice, je řidičský průkaz platný pouze na území vydávajícího členského státu, dokud držitel průkazu nedosáhne příslušného minimálního věku uvedeného v prvním pododstavci tohoto odstavce a dokud neobdrží osvědčení o odborné způsobilosti.

Or. fr

Pozměňovací návrh 397
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 8 – odst. 1 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Členské státy mohou řidičům, jejichž průkazy jsou označeny kódem 68 v příloze I, zabránit v řízení pouze tehdy, jestliže je ve vozidle instalováno zařízení zabraňující nastartování motoru v důsledku toho, že řidič má hladinu alkoholu v krvi vyšší než nula, a toto zařízení je ve vozidle uvedeno do provozu;

Or. it

Pozměňovací návrh 398
Erik Bergkvist

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
1. Řidičské průkazy pro skupiny BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D a DE lze vydat pouze řidičům, kteří jsou již oprávněni řídit vozidla skupiny B.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 399
Andreas Schieder

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	aa) Ve svých pravidelných zprávách Evropskému parlamentu a Radě podle článku 20 Komise přezkoumá dopad technologického pokroku pohotovostního lékařského vybavení a/nebo používání alternativních paliv na celkovou hmotnost sanitních automobilů a v případě potřeby aktualizuje maximální hmotnost prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21.

Or. de

Pozměňovací návrh 400
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	aa) průkazy vydané pro skupiny B, BE, C, C1E, CE, D, D1E nebo DE jsou platné pro soupravy vozidel skupiny T;

Or. en

Pozměňovací návrh 401
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	aa) průkazy vydané pro skupinu C platí pro skupinu D1 a D, pokud jejich držitelé provádějí transfery a nezbytné kontrolní jízdy bez cestujících:

Or. en

Pozměňovací návrh 402
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. a b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ab) průkazy vydané pro skupinu D1 platí pro skupinu C1;

Or. en

Pozměňovací návrh 403
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	da) průkazy vydané pro skupinu D platí pro skupinu C1 a C;

Or. en

Pozměňovací návrh 404
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) průkazy vydané pro jakoukoliv skupinu platí pro vozidla skupiny AM. Členský stát však může u řidičských průkazů vydaných na svém území omezit rovnocennost u skupiny AM na skupiny A1, A2 a A, pokud tento členský stát uloží jako podmínku pro získání skupiny AM praktickou zkoušku;	e) průkazy vydané pro jakoukoliv skupinu platí pro vozidla skupiny AM ***pod podmínkou úspěšného splnění minimálních požadavků na praktický výcvik na motocyklu, s výjimkou držitelů průkazů A1, A2 a A***. Členský stát však může u řidičských průkazů vydaných na svém území omezit rovnocennost u skupiny AM na skupiny A1, A2 a A, pokud tento členský stát uloží jako podmínku pro získání skupiny AM praktickou zkoušku; ***Členské státy upraví praktický výcvik řízení motocyklu pro uživatele vozidel kategorií L1-eA a L1-eB tak, aby lépe vyhovovalo jejich vozidlům.***

Or. en

Pozměňovací návrh 405
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Pascal Arimont, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ga) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je tento průkaz platný pro řízení sanitních automobilů ve smyslu čl. 2 odst. 12c a motorových karavanů ve smyslu čl. 2 odst. 12d této směrnice do hmotnosti 4 250 kg;

Or. en

Pozměňovací návrh 406
Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. g a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ga) Oprávnění vydané pro jakoukoli skupinu bude platit i pro oprávnění skupiny elektrických koloběžek, aniž by bylo nutné dodržovat ustanovení čl. 10 odst. 1a.

Or. en

Pozměňovací návrh 407
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem ***uvedených*** v ***článku*** 2 směrnice ***Rady 96/53/ES***[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem***, jak je uvedeno*** v ***čl.*** 2 ***odst. 12a této*** směrnice ***pro skupiny M a N zřízené nařízením (EU) 2018/858, která jsou určena k provozu na veřejných komunikacích, včetně těch, která byla navržena a vyrobena v jedné nebo více fázích*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla***, a pro přepravu cestujících s maximální kapacitou 8 sedadel kromě řidiče***.

[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Pozměňovací návrh 408
Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice ***Rady 96/53/ES[63]*** s maximální přípustnou hmotností ***nad*** 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 ***odst. 13 a čl. 2 odst. 13a této*** směrnice***, skupin M a N, která jsou určena k provozu na veřejných komunikacích, včetně těch, která byla navržena a vyrobena v jednom nebo více cyklech*** s maximální přípustnou hmotností ***přesahující*** 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.

[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Pozměňovací návrh 409
Lucia Vuolo

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v

článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	článku 2 směrnice Rady 96/53/ES ***a pro řízení vozidel zvláštního určení za předpokladu, že se jedná o motorové karavany ve smyslu bodu 5.1 části A přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858***, s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).	[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. it

Pozměňovací návrh 410
Mario Furore

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES ***a pro řízení vozidel zvláštního určení za předpokladu, že se jedná o motorové karavany ve smyslu bodu 5.1 části A přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858,*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční	[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční

vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).	vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. it

Pozměňovací návrh 411
Marco Campomenosi, Roman Haider, Georg Mayer, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Anders Vistisen, Harald Vilimsky, Markus Buchheit

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] ***a vozidel zvláštního určení za předpokladu, že se jedná o motorový karavan ve smyslu bodu 5.1 části A přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858,*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).	[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Odůvodnění

V posledních dvaceti letech se průměrná hmotnost „podvozku“ (základní konstrukce, na níž je

postaven motorový karavan) zvýšila o 350 kg, a to v důsledku technologických požadavků evropských a vnitrostátních právních předpisů týkajících se bezpečnosti a udržitelnosti silničního provozu (např. směrnice Euro 6). Mírné zvýšení maximální hmotnosti motorového karavanu, na který se vztahuje licence B, až na 4 250 kg by tak podle dostupných údajů vedlo k rozšíření motorových karavanů, které jsou podle dostupných údajů udržitelné a bezpečné.

Pozměňovací návrh 412
Markus Ferber

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] ***a vozidel zvláštního určení, jako jsou motorové karavany ve smyslu bodu 5.1 části A přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858,*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).	[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Odůvodnění

Návrat ke Groschově zprávě z poslední revize a k postoji Evropského parlamentu v prvním čtení přijatému dne 23. února 2005 a nastíněnému v dokumentu P&_TA(2006)0041.

Pozměňovací návrh 413
Ljudmila Novak

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] ***a vozidel zvláštního určení za předpokladu, že se jedná o motorový karavan ve smyslu bodu 5.1 části A přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858,*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).	[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Pozměňovací návrh 414
Maria Grapini

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem ***uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63]*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem ***pro nákladní přepravu a veškerých rekreačních vozidel, bez ohledu na způsob jejich pohonu,*** s

kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.

maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla ***a pro přepravu nejvýše 8 cestujících plus řidiče***.

[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. ro

Pozměňovací návrh 415
Nicola Danti, Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen, José Ramón Bauzá Díaz

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] ***a pro řízení motorových karavanů ve smyslu bodu 5.1 části A přílohy I nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).	[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Odůvodnění

Zvýšení stropu řidičského průkazu B na 4 250 kg, jak je stanoveno v návrhu Komise, by mělo být rozšířeno na všechny řidiče motorových karavanů, a nikoli pouze na vozidla s alternativním pohonem, která v současné době nejsou pro tento účel k dispozici, a to z důvodu technologických omezení pro výrobce a omezení nákladů pro spotřebitele.

Pozměňovací návrh 416
Peter Lundgren

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) ***dva*** roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem ***uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES63*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) ***tři*** roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem ***pro přepravu nákladu*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla***, a pro přepravu cestujících s maximální kapacitou 8 sedadel kromě řidiče***.

[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Odůvodnění

Mělo by být jasně a jednoznačně stanoveno, že návrh EK na úpravu povolené hmotnosti u řidičského průkazu skupiny B pro vozidla na alternativní paliva do 4 250 kg s cílem kompenzovat jejich těžší hmotnost se vztahuje na nákladní i osobní vozidla, čímž se podpoří přechod k vozidlům s nulovými emisemi, což pomůže splnit cíle Zelené dohody pro Evropu pro rok 2030.

Pozměňovací návrh 417
Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal, Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel ***s alternativním pohonem*** uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad ***3 500*** kg***, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla***.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES s maximální přípustnou hmotností nad ***4 250*** kg ***a motorových karavanů ve smyslu bodu 5.1 části A přílohy I nařízení (EU) 2018/858***.
[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).	[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Pozměňovací návrh 418
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v ***článku*** 2 ***směrnice Rady 96/53/ES[63]*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v ***čl.*** 2 ***odst. 13 a 13a této směrnice*** s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.

[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. fr

Pozměňovací návrh 419
Valter Flego

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
h) ***dva*** roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.	h) ***tři*** roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES[63] s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).	[63] Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Pozměňovací návrh 420
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení sanitního automobilu uvedeného v čl. 2 odst. 10a s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.
	Komise je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21, kterými se mění čl. 9 písm. ha), je-li to nezbytné s ohledem na dopad technického vývoje a rozvoje alternativních paliv pro sanitní automobily.

Or. fr

Pozměňovací návrh 421
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu BE vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel, jak je uvedeno v čl. 2 odst. 12a této směrnice pro skupiny M a N zřízené nařízením (EU) 2018/858, která jsou určena k provozu na veřejných komunikacích, včetně těch, která byla navržena a vyrobena v jedné nebo více fázích s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla. Tato vozidla se mohou doplnit o přívěs nebo návěs, pokud maximální přípustná hmotnost přívěsu nebo návěsu nepřesahuje 3 500 kg;

Or. en

Pozměňovací návrh 422
Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu T (pro řízení traktorů s přívěsem) vydán poprvé, může členský stát držiteli tohoto průkazu skupiny T vydat průkaz skupiny BE. Řidiči způsobilí pro použití tohoto pravidla nemusí skládat dodatečnou teoretickou zkoušku, ale musí prokázat své dovednosti a chování při řidičské zkoušce v souladu s podmínkami zkoušek pro skupinu BE.

Or. en

Pozměňovací návrh 423
Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) dva roky poté, co byl poprvé vydán řidičský průkaz pro skupinu C1, je tento řidičský průkaz platný pro provoz vozidel s alternativním pohonem uvedených v čl. 2 odst. 13, pokud mají maximální přípustnou hmotnost nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla. Motorová vozidla spadající do této skupiny mohou být doplněna o přívěs, nepřesáhne-li maximální přípustná hmotnost tohoto přípojného vozidla 750 kg.

Or. en

Pozměňovací návrh 424
Kateřina Konečná

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu C1 vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla. Motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

Or. en

Pozměňovací návrh 425
Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu C1 vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v čl. 2 odst. 13 s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla. Motorová vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

Or. en

Odůvodnění

Doplněním tohoto nového odstavce, který odkazuje na skupinu C1, je objasněna možnost použití řidičského průkazu C1 pro vozidla s alternativním pohonem s dodatečnou přípustnou hmotností vozidla ve výši 750 kg a dalších 750 kg pro přípustnou hmotnost soupravy. Tato flexibilita umožňuje zajistit zvýšení maximální přípustné hmotnosti / přiměřeného užitečného zatížení a pomáhá řešit problém nedostatku řidičů.

Pozměňovací návrh 426
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu B vydán poprvé, je platný pro řízení sanitního automobilu uvedeného v čl. 2 odst. 11 písm. a) s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.

Or. it

Pozměňovací návrh 427
Andreas Schieder

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ha) řidičský průkaz udělený pro skupinu B je platný pro řízení sanitních automobilů uvedených v čl. 2 odst. 11 písm. a) s maximální přípustnou hmotností nad 3 500 kg, ale nepřevyšující 4 250 kg bez přípojného vozidla.

Or. de

Pozměňovací návrh 428
Ondřej Kovařík

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	hb) dva roky po prvním vydání řidičského průkazu pro skupinu C1E se tento řidičský průkaz považuje za platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v čl. 2 odst. 13. Tato vozidla by měla mít maximální přípustnou hmotnost nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla. Vozidla v této skupině se mohou doplnit o přívěs nebo návěs s maximální přípustnou hmotností přesahující 750 kg, pokud kombinovaná přípustná hmotnost vozidla a přívěsu nepřesahuje 12 750 kg.

Or. en

Pozměňovací návrh 429
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	hb) tři roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu C1 vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v čl. 2 odst. 12 písm. a) s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla, a navržených a zkonstruovaných pro přepravu nejvýše osmi cestujících kromě řidiče. Tato vozidla mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg;

Or. en

Pozměňovací návrh 430
Kateřina Konečná

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	hb) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu C1E vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v článku 2 směrnice Rady 96/53/ES s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla. Motorová vozidla v této skupině se mohou doplnit o přívěs nebo návěs s maximální přípustnou hmotností přesahující 750 kg, pokud přípustná hmotnost celé soupravy nepřesahuje 12 750 kg.

Or. en

Pozměňovací návrh 431
Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	hb) dva roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu C1E vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v čl. 2 odst. 13 s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla. Motorová vozidla v této skupině se mohou doplnit o přívěs nebo návěs s maximální přípustnou hmotností přesahující 750 kg, pokud

přípustná hmotnost celé soupravy nepřesahuje 12 750 kg.

Or. en

Odůvodnění

Doplněním tohoto nového odstavce, který odkazuje na skupinu C1E, je objasněna možnost použití řidičského průkazu C1E pro vozidla s alternativním pohonem s dodatečnou přípustnou hmotností vozidla ve výši 750 kg a dalších 750 kg pro přípustnou hmotnost soupravy. Tato flexibilita umožňuje zajistit zvýšení maximální přípustné hmotnosti/přiměřeného užitečného zatížení a pomáhá řešit problém nedostatku řidičů.

Pozměňovací návrh 432
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h b (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	hb) dva roky poté, co byl vydán řidičský průkaz udělený pro skupinu C1, je tento řidičský průkaz platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v čl. 2 odst. 13 a 14 této směrnice s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla. Vozidla této skupiny mohou být doplněna o přívěs s maximální přípustnou hmotností do 750 kg.

Or. fr

Pozměňovací návrh 433
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h c (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	hc) dva roky poté, co byl vydán řidičský průkaz udělený pro skupinu C1E,

	je tento řidičský průkaz platný pro řízení vozidel s alternativním pohonem uvedených v čl. 2 odst. 13 a 14 této směrnice s maximální přípustnou hmotností nad 7 500 kg, ale nepřevyšující 8 250 kg bez přípojného vozidla. Vozidla v této skupině se mohou doplnit o přívěs nebo návěs s maximální přípustnou hmotností nepřesahující 750 kg, pokud maximální kombinovaná přípustná hmotnost nepřesahuje 12 750 kg.

Or. fr

Pozměňovací návrh 434
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h c (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	hc) tři roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu C1E vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel uvedených v čl. 9 odst. 2 písm. hb) a přípojného vozidla nebo návěsu s maximální přípustnou hmotností nad 750 kg za předpokladu, že přípustná hmotnost celé soupravy nepřevyšuje 12 750 kg;

Or. en

Pozměňovací návrh 435
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – písm. h d (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	hd) čtyři roky poté, co byl řidičský průkaz udělený pro skupinu D1 vydán poprvé, je platný pro řízení vozidel navržených a zkonstruovaných pro přepravu nejvýše 22 cestujících kromě řidiče a o maximální délce nepřesahující 8 metrů.

Or. en

Pozměňovací návrh 436
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 2 – pododstavec 1 (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Ve své druhé zprávě o provádění určené Evropskému parlamentu a Radě podle článku 20 této směrnice Komise posoudí dopad vývoje a zavádění vozidel s alternativním pohonem nebo používání čl. 9 odst. 2 písm. h) až hd) na bezpečnost silničního provozu a v případě potřeby aktualizuje hmotnostní limity prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci v souladu s článkem 21.

Or. en

Pozměňovací návrh 437
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 3 – pododstavec 1 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) motocyklů skupiny A1 v rámci	***vypouští se***

průkazu skupiny B.

Or. en

Pozměňovací návrh 438
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí fyzicky omezenou na 45 km/h řidičům mladším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.	***vypouští se***

Or. fr

Pozměňovací návrh 439
Jörgen Warborn, Tomas Tobé

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí fyzicky omezenou na 45 km/h řidičům mladším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu ***B1***.	c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí fyzicky omezenou na 45 km/h řidičům mladším 21 let, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu ***AM***.

Or. sv

Pozměňovací návrh 440
Elsi Katainen

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí ***fyzicky*** omezenou na 45 km/h řidičům ***mladším 21 let***, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.	c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí ***technicky*** omezenou na 45 km/h řidičům, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.

Or. en

Odůvodnění

Rychlost by měla být omezena technicky spíše než fyzicky. Kromě toho, ačkoliv tato vozidla obvykle řídí mladší osoby, neměla by být stanovena žádná horní věková hranice pro to, kdo je může řídit.

Pozměňovací návrh 441
Erik Bergkvist

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí fyzicky omezenou na 45 km/h řidičům ***mladším 21 let***, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.	c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí fyzicky omezenou na 45 km/h řidičům, kteří jsou držiteli řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.

Or. en

Pozměňovací návrh 442
Henna Virkkunen

Návrh směrnice
Čl. 9 – odst. 4 – pododstavec 1 – písm. c

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí ***fyzicky*** omezenou na 45 km/h řidičům mladším 21 let, kteří jsou držiteli	c) vozidel skupiny B s nejvyšší přípustnou hmotností 2 500 kg a nejvyšší rychlostí ***technicky*** omezenou na 45 km/h řidičům mladším 21 let, kteří jsou držiteli

řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.	řidičského oprávnění uděleného pro skupinu B1.

Or. en

Odůvodnění

Členské státy by měly mít možnost povolit řízení vozidla s omezenou rychlostí na svém území s řidičským průkazem skupiny B1, zejména s cílem zlepšit potřeby mobility mladých lidí žijících ve venkovských oblastech.

Pozměňovací návrh 443
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 1 – písm. b – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
pokud jde o skupinu AM, složili ***pouze teoretickou*** zkoušku; členské státy mohou u této skupiny požadovat***, aby žadatelé složili zkoušku dovedností a chování a aby se podrobili lékařskému*** vyšetření.	pokud jde o skupinu AM, složili ***teoretickou zkoušku a*** zkoušku ***dovedností a chování;*** členské státy mohou u této skupiny požadovat ***lékařské*** vyšetření.

Or. en

Pozměňovací návrh 444
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 1 – písm. b – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
pokud jde o skupinu AM***, složili pouze teoretickou zkoušku; členské státy mohou u této skupiny požadovat, aby žadatelé složili zkoušku dovedností a chování a aby se podrobili lékařskému vyšetření.***	pokud jde o skupinu AM***:***
	i) složili teoretickou zkoušku a zkoušku dovedností a chování,
	ii) musí se podrobit lékařskému vyšetření.

Or. it

Pozměňovací návrh 445
Elena Kountoura

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – písm. b – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Pro tříkolová vozidla a ***čtyřkolky*** v rámci této skupiny mohou členské státy uložit zvláštní zkoušku dovedností a chování. Pro odlišení vozidel skupiny AM je možné na řidičském průkazu uvádět vnitrostátní kód;	Pro tříkolová vozidla***, čtyřkolky*** a ***vozidla skupiny L1*** v rámci této skupiny mohou členské státy uložit zvláštní zkoušku dovedností a chování. Pro odlišení vozidel skupiny AM je možné na řidičském průkazu uvádět vnitrostátní kód;

Or. en

Pozměňovací návrh 446
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 1 – písm. b a (nové)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	ba) pro skupinu A1:
	i) složili teoretickou zkoušku a zkoušku dovedností a chování,
	ii) musí se podrobit lékařskému vyšetření.

Or. it

Pozměňovací návrh 447
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 1 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) mají obvyklé bydliště na území členského státu vydávajícího průkaz nebo mohou doložit, že už tam alespoň šest měsíců studují.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 448
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 1 – písm. e

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
e) mají obvyklé bydliště na území členského státu vydávajícího průkaz nebo mohou doložit***, že už tam alespoň šest*** měsíců ***studují***.	***e)*** mají obvyklé bydliště na území členského státu vydávajícího průkaz nebo mohou doložit ***status studenta po dobu šesti*** měsíců ***předcházejících předložení žádosti***.

Or. it

Pozměňovací návrh 449
Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 1 – návětí

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Doba správní platnosti řidičských průkazů vydaných členskými státy je následující:	***Minimální*** doba správní platnosti řidičských průkazů vydaných členskými státy je následující:

Or. de

Pozměňovací návrh 450
Brice Hortefeux, François-Xavier Bellamy

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) patnáct let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;	***vypouští se***

Or. fr

Pozměňovací návrh 451
Benoît Lutgen, Pascal Arimont, Barbara Thaler, Simone Schmiedtbauer, Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Tom Vandenkendelaere, Marian-Jean Marinescu, Markus Ferber, Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) patnáct let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a ***BE***;	a) patnáct let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1***, BE*** a ***T***;

Or. en

Pozměňovací návrh 452
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Pascal Arimont, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) patnáct let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a ***BE***;	a) patnáct let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1***, BE*** a ***T***;

Or. en

Pozměňovací návrh 453
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) ***patnáct*** let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;	a) ***deset*** let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;

Or. en

Pozměňovací návrh 454
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) ***patnáct*** let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;	a) ***deset*** let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;

Or. it

Pozměňovací návrh 455
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 1 – písm. a

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
a) ***patnáct*** let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;	a) ***deset*** let pro skupiny AM, A1, A2, A, B, B1 a BE;

Or. en

Pozměňovací návrh 456
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 5

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy ***mohou omezit*** dobu správní platnosti u jednotlivých řidičských průkazů jakékoli skupiny, pokud se zjistí, že je nezbytné uplatnit častější lékařské prohlídky nebo jiná zvláštní opatření, včetně omezení pro řidiče dopouštějící se dopravních deliktů.	Členské státy ***omezí*** dobu správní platnosti u jednotlivých řidičských průkazů jakékoli skupiny, pokud se zjistí, že je nezbytné uplatnit častější lékařské prohlídky nebo jiná zvláštní opatření, včetně omezení pro řidiče dopouštějící se dopravních deliktů.

Or. it

Pozměňovací návrh 457
Roman Haider, Georg Mayer, Harald Vilimsky, Anders Vistisen, Markus Buchheit

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	***vypouští se***

Or. de

Pozměňovací návrh 458
Kathleen Van Brempt

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů	***vypouští se***

pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. en

Pozměňovací návrh 459
Kosma Złotowski

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 460
Izaskun Bilbao Barandica

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných	***vypouští se***

zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. en

Pozměňovací návrh 461
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 462
Brice Hortefeux, François-Xavier Bellamy

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy ***zkrátí*** dobu správní platnosti ***uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u*** řidičských průkazů ***držitelů pobývajících*** na ***jejich území, kteří dosáhli*** věku ***70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení***	Členské státy ***nemohou omezovat*** dobu správní platnosti řidičských průkazů na ***základě*** věku ***jejich držitelů***.

platnosti řidičského průkazu.

Or. fr

Pozměňovací návrh 463
Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Lucia Vuolo

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, ***za účelem*** uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. ***Tato zkrácená doba*** správní platnosti se ***použije*** pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci ***takto: i)*** na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let***; na dva roky nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 75 let; na jeden rok nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 80 let. Cílem těchto ustanovení je*** uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. ***Tyto zkrácené doby*** správní platnosti se ***použijí*** pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. en

Odůvodnění

V zájmu zajištění bezpečnosti silničního provozu musí členské státy věnovat větší pozornost starším řidičům a jejich způsobilosti k řízení. Zkrácení správní platnosti řidičských průkazů by tedy vedlo k častějším lékařským prohlídkám a jejich četnost by se měla zvyšovat spolu s věkem držitelů řidičských průkazů.

Pozměňovací návrh 464
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cindy Franssen, Pascal Arimont, Cláudia Monteiro de Aguiar, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy ***zkrátí dobu*** správní platnosti ***uvedenou*** v prvním pododstavci ***na pět let nebo méně u*** řidičských průkazů ***držitelů pobývajících*** na jejich území, kteří dosáhli věku ***70 let***, za účelem ***uplatnění*** častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	Členské státy ***mohou také, při dodržení zásady subsidiarity, stanovit různé doby*** správní platnosti ***uvedené*** v prvním pododstavci ***pro držitele*** řidičských průkazů ***pobývající*** na jejich území, kteří dosáhli věku ***stanoveného konkrétně členským státem, a přitom zohlednit jejich zdravotní způsobilost a schopnost bezpečně řídit***, za účelem ***dalšího zlepšení opatření pro bezpečnost silničního provozu uplatněním*** častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. en

Pozměňovací návrh 465
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku ***70*** let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku ***65 let, a zkrátí správní platnost na dva roky u osob, které dosáhly věku 80*** let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. it

Pozměňovací návrh 466
Markus Ferber

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy ***zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně*** u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, ***kteří dosáhli věku 70 let***, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	Členské státy ***mohou také, při dodržení zásady subsidiarity, stanovit různé doby správní platnosti uvedené v prvním pododstavci*** u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, ***a přitom zohlednit jejich zdravotní způsobilost a schopnost bezpečně řídit***, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. en

Pozměňovací návrh 467
Andor Deli

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku ***70*** let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	Členské státy zkrátí dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku ***60*** let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. hu

Pozměňovací návrh 468
Bergur Løkke Rasmussen

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy ***zkrátí*** dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.	Členské státy ***mohou zkrátit*** dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku ***alespoň*** 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. en

Odůvodnění

Návrh Komise neobsahuje žádné podstatné důkazy o tom, že zvýšení četnosti obnovování řidičských průkazů u starších osob povede k výrazně vyšší bezpečnosti silničního provozu. Bez jasných důkazů o tom, že starší osoby představují riziko pro bezpečnost silničního provozu, a důkazů o tom, že časté lékařské prohlídky toto riziko snižují, lze tento návrh považovat za zbytečně velkou administrativní a ekonomickou zátěž jak pro starší osoby, tak pro správní orgány, která se může jevit jako diskriminační na základě věku.

Pozměňovací návrh 469
Marianne Vind

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 6

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy ***zkrátí*** dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při prodloužení	Členské státy ***mohou zkrátit*** dobu správní platnosti uvedenou v prvním pododstavci na pět let nebo méně u řidičských průkazů držitelů pobývajících na jejich území, kteří dosáhli věku ***alespoň*** 70 let, za účelem uplatnění častějších lékařských prohlídek nebo jiných zvláštních opatření, včetně opakovacích kurzů. Tato zkrácená doba správní platnosti se použije pouze při

platnosti řidičského průkazu.	prodloužení platnosti řidičského průkazu.

Or. en

Odůvodnění

Návrh Komise neobsahuje žádné podstatné důkazy o tom, že zvýšení četnosti obnovování řidičských průkazů u starších osob povede k výrazně vyšší bezpečnosti silničního provozu. Bez jasných důkazů o tom, že starší osoby představují riziko pro bezpečnost silničního provozu, a důkazů o tom, že časté lékařské prohlídky toto riziko snižují, lze tento návrh považovat za zbytečně velkou administrativní a ekonomickou zátěž jak pro starší osoby, tak pro správní orgány, která se může jevit jako diskriminační na základě věku.

Pozměňovací návrh 470
Jan-Christoph Oetjen

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 2 – pododstavec 7

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Členské státy mohou zkrátit dobu správní platnosti stanovenou v tomto odstavci pro řidičské průkazy osob, kterým bylo uděleno povolení k dočasnému pobytu nebo které na jejich území požívají dočasné ochrany nebo přiměřené ochrany podle vnitrostátního práva. Za tímto účelem je tato zkrácená doba správní platnosti stejná nebo kratší než správní platnost povolení k dočasnému pobytu či dočasné ochrany nebo přiměřené ochrany.	***vypouští se***

Or. en

Pozměňovací návrh 471
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 3 – písm. b

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
b) obvyklým bydlištěm na území	b) obvyklým bydlištěm na území

členského státu vydávajícího průkaz nebo doložením, že tam žadatel v době podání žádosti už alespoň šest měsíců studuje.

členského státu vydávajícího průkaz nebo doložením, že tam žadatel v době podání žádosti ***a provedení procesu vydání řidičského průkazu*** už alespoň šest měsíců studuje.

Or. en

Pozměňovací návrh 472
Dominique Riquet

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE ***mohou*** členské státy ***vyžadovat*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III ***namísto*** sebehodnocení ***stanoveného*** v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.	Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE ***vyžadují*** členské státy vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III ***prostřednictvím odůvodněného lékařského stanoviska zdravotnického orgánu, jehož kompetence je relevantní pro složitost jedné nebo více možných nezpůsobilostí uvedených v příloze III, kterými může řidič trpět, navíc k*** sebehodnocení ***stanovenému*** v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III. ***Zdravotnický orgán odpovědný za toto vyšetření a postup, který má být použit, určí členské státy.***

Or. fr

Pozměňovací návrh 473
Bergur Løkke Rasmussen

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy vyžadovat ***vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.***	Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy vyžadovat***:***
	a) vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III; nebo
	b) zřídit vnitrostátní mechanismus pro příslušné zdravotnické orgány s cílem zajistit, aby reagovaly na významné změny tělesné nebo duševní způsobilosti s cílem splnit minimální požadavky na tělesnou a duševní způsobilost stanovené v příloze III.

Or. en

Odůvodnění

Návrh na zavedení sebehodnocení při každém prodloužení platnosti řidičského průkazu po celý život povede k velké administrativní zátěži pro občany a orgány, přičemž se nezdá, že by existovaly podstatné údaje, které by nasvědčovaly tomu, že zvýšení počtu lékařských prohlídek zlepší bezpečnost silničního provozu nebo sníží počet úmrtí způsobem, který by byl přiměřený administrativní zátěži, k níž vede.

Pozměňovací návrh 474
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy vyžadovat vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.	Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy vyžadovat vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III. ***Členské státy mohou zavést povinné doškolovací kurzy s instruktory a využívání simulátorů řízení ke zlepšení dovedností jakožto podmínku k dokončení procesu prodloužení platnosti řidičského průkazu.***

Or. en

Pozměňovací návrh 475
Marianne Vind

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Při vydávání ***nebo prodloužení platnosti*** řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE ***mohou*** členské státy ***vyžadovat*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy ***III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.***	Při vydávání řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE členské státy ***vyžadují*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III.

Or. en

Odůvodnění

Návrh na zavedení sebehodnocení při každém prodloužení platnosti řidičského průkazu po celý život povede k velké administrativní zátěži pro občany a orgány, přičemž se nezdá, že by existovaly podstatné údaje, které by nasvědčovaly tomu, že zvýšení počtu lékařských prohlídek zlepší bezpečnost silničního provozu nebo sníží počet úmrtí způsobem, který by byl přiměřený administrativní zátěži, k níž vede. Proto by nemělo být povinné v okamžiku vydání řidičského průkazu a měly by být zavedeny jiné flexibilnější systémy v okamžiku prodlužování řidičského průkazu.

Pozměňovací návrh 476
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE ***mohou*** členské státy ***vyžadovat*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy ***III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.***	Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE členské státy ***vyžadují*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III.

Or. it

Pozměňovací návrh 477
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE ***mohou*** členské státy ***vyžadovat*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní	Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE členské státy ***vyžadují*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní

způsobilost k řízení podle přílohy III ***namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy***. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.	způsobilost k řízení podle přílohy III. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.

Or. en

Pozměňovací návrh 478
Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE ***mohou*** členské státy ***vyžadovat*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III ***namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy***. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.	Při vydávání nebo prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE členské státy ***vyžadují*** vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.

Or. en

Odůvodnění

Jsme proti veškerému lékařskému sebehodnocení v případě vydávání nebo prodlužování řidičských průkazů.

Pozměňovací návrh 479
Erik Bergkvist

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Při vydávání ***nebo prodloužení platnosti*** řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy vyžadovat vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.	Při vydávání řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy vyžadovat vyšetření s uplatněním minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost k řízení podle přílohy III namísto sebehodnocení stanoveného v bodě 3 uvedené přílohy. V tomto případě se lékařská prohlídka vztahuje na všechny zdravotní nezpůsobilosti uvedené v příloze III.

Or. en

Odůvodnění

Oznamovací povinnost lékaře, tj. požadavek, aby všichni lékaři ohlásili orgánu vydávajícímu řidičské průkazy, pokud je pacient z lékařského hlediska shledán nezpůsobilým k držení řidičského průkazu, je dostatečně dobrá pro kontrolu zdravotního stavu jednotlivců. Zavedení lékařských osvědčení pro všechna prodloužení platnosti řidičských průkazů by znamenalo nepřiměřenou zátěž pro zdravotní péči, která neodpovídá přínosu.

Pozměňovací návrh 480
Marianne Vind

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 1 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Při prodloužení platnosti řidičských průkazů skupin AM, A, A1, A2, B, B1 a BE mohou členské státy namísto vyšetření:
	a) vyžadovat, aby držitel vyplnil formulář sebehodnocení, který zahrnuje všechny aspekty zdravotního stavu uvedené v příloze III; nebo
	b) zřídit vnitrostátní mechanismus pro příslušné zdravotnické orgány s cílem zajistit, aby reagovaly na významné změny tělesné nebo duševní způsobilosti s cílem splnit minimální požadavky na tělesnou a

	duševní způsobilost stanovené v příloze III.

Or. en

Odůvodnění

Návrh na zavedení sebehodnocení při každém prodloužení platnosti řidičského průkazu po celý život povede k velké administrativní zátěži pro občany a orgány, přičemž se nezdá, že by existovaly podstatné údaje, které by nasvědčovaly tomu, že zvýšení počtu lékařských prohlídek zlepší bezpečnost silničního provozu nebo sníží počet úmrtí způsobem, který by byl přiměřený administrativní zátěži, k níž vede. Proto by nemělo být povinné v okamžiku vydání řidičského průkazu a měly by být zavedeny jiné flexibilnější systémy v okamžiku prodlužování řidičského průkazu.

Pozměňovací návrh 481
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 – pododstavec 2

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Komise přijme do [datum přijetí + 18 měsíců] prováděcí akty, které stanoví obsah sebehodnocení uvedeného v bodě 3 přílohy III a které se týkají všech zdravotních nezpůsobilostí uvedených v uvedené příloze. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.	***vypouští se***

Or. it

Pozměňovací návrh 482
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	6a. Členské státy stanoví fakticky podložené pokyny pro praktické a rodinné lékaře s cílem identifikovat osoby, kterým

může při řízení vozidla hrozit riziko, a budou pracovat v koordinaci s orgány vydávajícími řidičské průkazy.

Or. en

Pozměňovací návrh 483
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 6 b (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	6b. Členské státy vypracují vnitrostátní osvětové kampaně s cílem zvýšit povědomí široké veřejnosti o duševních nebo fyzických signálech, které mohou naznačovat, že daná osoba je při řízení vozidla vystavena riziku.

Or. en

Pozměňovací návrh 484
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 7 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho fyzického řidičského průkazu. Jedna osoba však může být držitelem několika ***mobilních řidičských průkazů***, pokud jsou vydány stejným členským státem.	Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho fyzického řidičského průkazu ***a jednoho mobilního řidičského průkazu***. Jedna osoba však může být držitelem několika ***digitálních kopií téhož mobilního řidičského průkazu***, pokud jsou vydány stejným členským státem.

Or. en

Pozměňovací návrh 485
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe

Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 7 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho ***fyzického*** řidičského průkazu. Jedna osoba však může ***být držitelem několika mobilních řidičských průkazů, pokud jsou vydány stejným členským státem***.	Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho řidičského průkazu. Jedna osoba však může ***mít svůj mobilní řidičský průkaz uložen na několika přístrojích***.

Or. en

Pozměňovací návrh 486
Achille Variati

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 7 – pododstavec 1

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho fyzického řidičského průkazu. ***Jedna osoba však*** může být ***držitelem*** několika mobilních ***řidičských průkazů, pokud jsou vydány stejným členským státem***.	Nikdo nesmí být držitelem více než jednoho fyzického řidičského průkazu. ***Mobilní řidičský průkaz*** může být ***uložen na*** několika mobilních ***přístrojích***.

Or. it

Pozměňovací návrh 487
Markus Ferber

Návrh směrnice
Čl. 10 – odst. 8 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	8a. Evropská komise na základě odborného poradenství vytvoří online školicí kurz pro praktické lékaře, který jim

umožní posoudit všechny aspekty způsobilosti žadatele k řízení vozidla.

Or. en

Odůvodnění

V současné době musí řidiči z povolání často navštívit několik lékařů, aby posoudili jejich způsobilost k řízení. Online školení by praktickým lékařům umožnilo stát se „jednotným kontaktním místem“.

Pozměňovací návrh 488
Achille Variati

Návrh směrnice
Článek 10 a (nový)

Znění navržené Komisí	*Pozměňovací návrh*
	Článek 10a
	Splnění minimálních požadavků na tělesnou a duševní způsobilost
	1. Před vydáním řidičského průkazu podstoupí žadatel lékařské vyšetření, které uplatní minimální požadavky na tělesnou způsobilost a všechny aspekty zdravotního stavu uvedené v příloze III. To platí pro vydávání řidičských průkazů ve skupině AM, pouze pokud o to členské státy požádají podle čl. 10 odst. 1 písm. b).
	2. Před prodloužením platnosti řidičského průkazu podstoupí žadatel lékařské vyšetření, které zohlední všechny aspekty zdravotního stavu uvedené v příloze III.

Or. it