Europa-Parlamentet
2019-2024

Transport- og Turismeudvalget

2023/0053(COD)

26.9.2023

ÆNDRINGSFORSLAG
199 - 488

Udkast til betænkning
Karima Delli
(PE750.248v01-00)

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012

Forslag til direktiv
(COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) Den nuværende ramme bør ajourføres, så den er klar til den nye æra, bæredygtig, inklusiv, intelligent og modstandsdygtig. Den bør tage hensyn til behovet for at reducere emissionerne fra transport, digitalisering, den demografiske udvikling og den teknologiske udvikling for at styrke den europæiske økonomis konkurrenceevne. Det er vigtigt at forenkle og digitalisere de administrative procedurer med henblik på at fjerne de resterende hindringer, f.eks. administrative byrder, for den frie bevægelighed for førere, der tager bopæl i en anden medlemsstat end den, der udsteder kørekortet. En harmoniseret EU-standardramme for kørekort bør omfatte både fysiske kørekort og mobilkørekort og sikre gensidig anerkendelse heraf, hvis de er behørigt udstedt i overensstemmelse med dette direktiv.	(2) Den nuværende ramme bør ajourføres, så den er klar til den nye æra, bæredygtig, inklusiv, intelligent og modstandsdygtig. Den bør tage hensyn til behovet for at reducere emissionerne fra transport***, også gennem en øget udbredelse af køretøjer, der drives af alternative brændstoffer***, digitalisering, den demografiske udvikling og den teknologiske udvikling for at styrke den europæiske økonomis konkurrenceevne. Det er vigtigt at forenkle og digitalisere de administrative procedurer med henblik på at fjerne de resterende hindringer, f.eks. administrative byrder, for den frie bevægelighed for førere, der tager bopæl i en anden medlemsstat end den, der udsteder kørekortet. En harmoniseret EU-standardramme for kørekort bør omfatte både fysiske kørekort og mobilkørekort og sikre gensidig anerkendelse heraf, hvis de er behørigt udstedt i overensstemmelse med dette direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(2) Den nuværende ramme bør ajourføres, så den er klar til den nye æra, bæredygtig, inklusiv, intelligent og modstandsdygtig. Den bør tage hensyn til behovet for at reducere emissionerne fra transport, digitalisering, den demografiske udvikling og den teknologiske udvikling for at styrke den europæiske økonomis konkurrenceevne. Det er vigtigt at forenkle og digitalisere de administrative procedurer med henblik på at fjerne de resterende hindringer, f.eks. administrative byrder, for den frie bevægelighed for førere, der tager bopæl i en anden medlemsstat end den, der udsteder kørekortet. En harmoniseret EU-standardramme for kørekort bør omfatte både fysiske kørekort og mobilkørekort og sikre gensidig anerkendelse heraf, hvis de er behørigt udstedt i overensstemmelse med dette direktiv.	(2) Den nuværende ramme bør ajourføres, så den er klar til den nye æra, bæredygtig, inklusiv, intelligent og modstandsdygtig. Den bør tage hensyn til behovet for at reducere emissionerne fra transport, digitalisering, den demografiske udvikling og den teknologiske udvikling for at styrke den europæiske økonomis konkurrenceevne. Det er vigtigt at forenkle og digitalisere de administrative procedurer med henblik på at fjerne de resterende hindringer, f.eks. administrative byrder, for den frie bevægelighed for førere, der tager bopæl i en anden medlemsstat end den, der udsteder kørekortet. En harmoniseret EU-standardramme for kørekort bør omfatte både fysiske kørekort og mobilkørekort ***i alle kategorier*** og sikre gensidig anerkendelse heraf, hvis de er behørigt udstedt i overensstemmelse med dette direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 3 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(3a) Med henblik på yderligere at harmonisere og fuldføre "fællesskabsmodellen" bør den indbyrdes anerkendelse af kørekort, der udstedes af medlemsstaterne, udvides til at omfatte kørekort til motordrevne landbrugs- eller skovbrugstraktorer med hjul eller bælter, som har mindst to aksler, jf. artikel 3, nr.

8), i forordning (EU) nr. 167/2013.

Or. en

Ændringsforslag 202
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Det bør sikres, at behandlingen af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens databeskyttelsesramme, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679[3].	(4) Det bør sikres, at behandlingen af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens databeskyttelsesramme, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679[3] ***og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF***.
	3a
[3] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).	[3] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).
	[3a] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (direktivet om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation).

Or. it

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(4) Det bør sikres, at behandlingen af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens databeskyttelsesramme, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679[3].	(4) Det bør sikres, at behandlingen af personoplysninger med henblik på gennemførelsen af dette direktiv er i overensstemmelse med Unionens databeskyttelsesramme, navnlig Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679[3] ***og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF[3a].***
[3] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).	[3] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).
	[3a] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37).

Or. en

Begrundelse

Udtalelse nr. 13/2023 af 25. april 2023 fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse, afsnit 8, side 5.

Ændringsforslag 204
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) Med dette direktiv fastlægges et retsgrundlag for lagring af et obligatorisk sæt personoplysninger i de fysiske kørekort og de indbyggede mikrochips eller QR-koder og i mobilkørekort med henblik på at sikre et højt trafiksikkerhedsniveau i hele Unionen og i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra e), og, hvor det er relevant, artikel 9, stk. 2, litra g), i forordning (EU) 2016/679. Sådanne oplysninger bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at bevise en persons ret til at føre motorkøretøj, identificere denne person og kontrollere personens førerrettigheder og identitet. Dette direktiv indeholder også yderligere garantier, som har til formål at sikre beskyttelsen af personoplysninger, der videregives under kontrolprocessen.	(5) Med dette direktiv fastlægges et retsgrundlag for lagring af et obligatorisk sæt personoplysninger i de fysiske kørekort og de indbyggede mikrochips eller QR-koder og i mobilkørekort ***alene med det formål at bevise og kontrollere personens ret til at føre motorkøretøj og den pågældendes identitet*** med henblik på at sikre et højt trafiksikkerhedsniveau i hele Unionen og i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra e), og, hvor det er relevant, artikel 9, stk. 2, litra g), i forordning (EU) 2016/679. Sådanne oplysninger bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at bevise en persons ret til at føre motorkøretøj, identificere denne person og kontrollere personens førerrettigheder og identitet. Dette direktiv indeholder også yderligere garantier, som har til formål at sikre beskyttelsen af personoplysninger, der videregives under kontrolprocessen.

Or. it

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(5) Med dette direktiv fastlægges et retsgrundlag for lagring af et obligatorisk sæt personoplysninger i de fysiske kørekort og de indbyggede mikrochips eller QR-koder og i mobilkørekort med henblik på at sikre et højt trafiksikkerhedsniveau i hele Unionen og i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra e), og, hvor det er relevant, artikel 9, stk. 2, litra g), i	(5) Med dette direktiv fastlægges et retsgrundlag for lagring af et obligatorisk sæt personoplysninger i de fysiske kørekort og de indbyggede mikrochips eller QR-koder og i mobilkørekort ***til dokumentation og verificering af personens identitet og ret til at føre motorkøretøj*** med henblik på at sikre et højt trafiksikkerhedsniveau i hele Unionen

forordning (EU) 2016/679. Sådanne oplysninger bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at bevise en persons ret til at føre motorkøretøj, identificere denne person og kontrollere personens førerrettigheder og identitet. Dette direktiv indeholder også yderligere garantier, som har til formål at sikre beskyttelsen af personoplysninger, der videregives under kontrolprocessen.

og i overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, litra e), og, hvor det er relevant, artikel 9, stk. 2, litra g), i forordning (EU) 2016/679. Sådanne oplysninger bør begrænses til, hvad der er nødvendigt for at bevise en persons ret til at føre motorkøretøj, identificere denne person og kontrollere personens førerrettigheder og identitet. Dette direktiv indeholder også yderligere garantier, som har til formål at sikre beskyttelsen af personoplysninger, der videregives under kontrolprocessen.

Or. en

Begrundelse

Udtalelse nr. 13/2023 af 25. april 2023 fra Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse, afsnit 25, side 9-10.

Ændringsforslag 206
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(6) For at skabe juridisk klarhed og sikre en gnidningsløs overgang mellem dette direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort[4] bør medlemsstaterne kunne lagre supplerende personoplysninger på en mikrochip, hvis der er mulighed herfor i henhold til national lovgivning, der er i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679. Dette direktiv tjener imidlertid ikke som retsgrundlag for inkludering af sådanne supplerende oplysninger.	(6) For at skabe juridisk klarhed og sikre en gnidningsløs overgang mellem dette direktiv og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF om kørekort[4] bør medlemsstaterne kunne lagre supplerende personoplysninger på en mikrochip, hvis der er mulighed herfor i henhold til national lovgivning, der er i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679. Dette direktiv tjener imidlertid ikke som retsgrundlag for inkludering af sådanne supplerende oplysninger. ***Under alle omstændigheder må alle data, der er gemt på denne mikrochip, kun opbevares indtil udløbet af kørekortets gyldighedsperiode.*** Dette direktiv tjener imidlertid ikke som retsgrundlag for inkludering af sådanne supplerende oplysninger.

[4] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

[4] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

Or. it

Ændringsforslag 207
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 8 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(8a) Digitalkørekortet bør sikre det højeste sikkerhedsniveau for de personoplysninger, der anvendes til identifikation og autentificering, uanset om disse data lagres lokalt, i decentraliserede registre eller i cloudbaserede løsninger, og under hensyntagen til de forskellige risikoniveauer. Anvendelse af biometriske data til identifikation og autentificering bør ikke være en forudsætning for brugen af digitalkørekort uanset nødvendigheden af en stærk brugerautentificering. Biometriske data, der anvendes til autentificering af en fysisk person i forbindelse med denne forordning, bør ikke lagres i skyen uden brugerens udtrykkelige samtykke. Anvendelsen af biometriske data bør begrænses til bestemte situationer, jf. artikel 9 i forordning (EU) 2016/679, og kræver organisatoriske sikkerhedsmæssige foranstaltninger, der står i et rimeligt forhold til den risiko, som behandlingen af sådanne data kan indebære for fysiske personers rettigheder og frihedsrettigheder i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679.

Or. it

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. For så vidt angår vejtransport vil den bidrage til at fjerne de resterende administrative hindringer for den frie bevægelighed for personer, f.eks. dem, der vedrører den tid, det tager at udstede fysiske kørekort. Der bør derfor fastsættes en særskilt EU-standard for mobilkørekort, der udstedes i Unionen. For at lette den digitale omstilling bør mobilkørekort udstedes ***som standard fra*** den [vedtagelsesdato + 4 år], uden at dette berører ansøgerens ret til at ***erhverv***e enten et fysisk kort eller ***begge udgaver på samme tid***.	(10) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. For så vidt angår vejtransport vil den bidrage til at fjerne de resterende administrative hindringer for den frie bevægelighed for personer, f.eks. dem, der vedrører den tid, det tager at udstede fysiske kørekort. Der bør derfor fastsættes en særskilt EU-standard for mobilkørekort, der udstedes i Unionen. For at lette den digitale omstilling bør mobilkørekort udstedes ***foruden det fysiske kørekort*** den [vedtagelsesdato + 4 år], uden at dette berører ansøgerens ret til at ***frasige sig*** enten et fysisk kort eller ***et digitalt et. Ansøgeren bør have ret til at få udstedt den type kørekort, som den pågældende indledningsvist frasagde sig***. ***Medlemsstaterne bør sikre, at det kørekort, der efterspørges, leveres uden unødig forsinkelse og senest 2 uger efter datoen for anmodningen.***

Or. en

Ændringsforslag 209
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. For så vidt angår vejtransport vil den bidrage til at fjerne de	(10) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. For så vidt angår vejtransport vil den bidrage til at fjerne de

resterende administrative hindringer for den frie bevægelighed for personer, f.eks. dem, der vedrører den tid, det tager at udstede fysiske kørekort. Der bør derfor fastsættes en særskilt EU-standard for mobilkørekort, der udstedes i Unionen. For at lette den digitale omstilling bør mobilkørekort udstedes ***som standard*** fra den [vedtagelsesdato + 4 år], uden at dette berører ansøgerens ret til at erhverve enten et fysisk kort eller begge udgaver på samme tid.	resterende administrative hindringer for den frie bevægelighed for personer, f.eks. dem, der vedrører den tid, det tager at udstede fysiske kørekort. Der bør derfor fastsættes en særskilt EU-standard for mobilkørekort, der udstedes i Unionen. For at lette den digitale omstilling bør mobilkørekort udstedes fra den [vedtagelsesdato + 4 år], uden at dette berører ansøgerens ret til at erhverve enten et fysisk kort eller begge udgaver på samme tid***, idet det sikres, at ansøgere har samme adgang til at få udstedt henholdsvis et fysisk kørekort og et mobilkørekort ud fra et økonomisk og praktisk synspunkt***. ***Det bør navnlig sikres, at ansøgere fortsat kan få udstedt et fysisk kørekort, når de ikke kan eller vil have et mobilkørekort.***
	Or. fr

Ændringsforslag 210
Tom Berendsen

Forslag til direktiv
Betragtning 10

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(10) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. For så vidt angår vejtransport vil den bidrage til at fjerne de resterende administrative hindringer for den frie bevægelighed for personer, f.eks. dem, der vedrører den tid, det tager at udstede fysiske kørekort. Der bør derfor fastsættes en særskilt EU-standard for mobilkørekort, der udstedes i Unionen. For at lette den digitale omstilling ***bør*** mobilkørekort udstedes som standard fra den [vedtagelsesdato + 4 år], uden at dette berører ansøgerens ret til at erhverve enten et fysisk kort eller begge udgaver på samme tid.	(10) Den digitale omstilling er en af Unionens prioriteter. For så vidt angår vejtransport vil den bidrage til at fjerne de resterende administrative hindringer for den frie bevægelighed for personer, f.eks. dem, der vedrører den tid, det tager at udstede fysiske kørekort. Der bør derfor fastsættes en særskilt EU-standard for mobilkørekort, der udstedes i Unionen. For at lette den digitale omstilling ***kan medlemsstaterne beslutte, at*** mobilkørekort ***bør*** udstedes som standard fra den [vedtagelsesdato + 4 år], uden at dette berører ansøgerens ret til at erhverve enten et fysisk kort eller begge udgaver på samme tid. ***En skønsmæssig tilgang er fortsat reglen. Valget af et fysisk kørekort***

bør derfor på ingen måde modvirkes.

Or. nl

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

Forslag til direktiv
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
12) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet indeholder en vision for, hvordan EU i væsentlig grad skal forbedre bæredygtigheden af mobilitet og transport. Emissioner fra vejtransportsektoren omfatter drivhusgasemissioner, luftforurenende stoffer, støj og mikroplast fra dæk- og vejslid. Kørselsmåden påvirker disse emissioner og har muligvis negative indvirkninger på miljøet og menneskers sundhed. Derfor bør køreuddannelsen ruste førerne til at reducere deres indvirkning på udledningen og forberede dem til at køre nulemissionskøretøjer.	(12) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet indeholder en vision for, hvordan EU i væsentlig grad skal forbedre bæredygtigheden af mobilitet og transport. Emissioner fra vejtransportsektoren omfatter drivhusgasemissioner, luftforurenende stoffer, støj og mikroplast fra dæk- og vejslid. ***Øget udbredelse af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, er afgørende for den grønne omstilling. Nye modeller af disse typer i højere vægtklasse vil forefindes inden for kørekortkategorierne B, C eller D, hvilket denne lovgivning skal tage højde for.*** Kørselsmåden påvirker disse emissioner og har muligvis negative indvirkninger på miljøet og menneskers sundhed. Derfor bør køreuddannelsen ruste førerne til at reducere deres indvirkning på udledningen og forberede dem til at køre nulemissionskøretøjer.

Or. en

Ændringsforslag 212
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Betragtning 12

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(12) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet indeholder en vision for, hvordan EU i væsentlig grad skal forbedre bæredygtigheden af mobilitet og transport. Emissioner fra vejtransportsektoren omfatter drivhusgasemissioner, luftforurenende stoffer, støj og mikroplast fra dæk- og vejslid. Kørselsmåden påvirker disse emissioner og har muligvis negative indvirkninger på miljøet og menneskers sundhed. Derfor bør køreuddannelsen ruste førerne til at reducere deres indvirkning på udledningen og forberede dem til at køre nulemissionskøretøjer.	(12) Strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet indeholder en vision for, hvordan EU i væsentlig grad skal forbedre bæredygtigheden af mobilitet og transport. Emissioner fra vejtransportsektoren omfatter drivhusgasemissioner, luftforurenende stoffer, støj og mikroplast fra dæk- og vejslid. Kørselsmåden påvirker disse emissioner og har muligvis negative indvirkninger på miljøet og menneskers sundhed. Derfor bør køreuddannelsen ruste førerne til at reducere deres indvirkning på udledningen og forberede dem til at køre ***lav- eller*** nulemissionskøretøjer.

Or. fr

Ændringsforslag 213
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Betragtning 13 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(13a) De nationale forskelle inden for kategorisering af ambulancer og de kategorier af førerkort, der er nødvendige for at føre sådanne køretøjer, vil kunne hindre disse køretøjers passage af grænserne. Ambulancer bør således kunne udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde.

Or. fr

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) Individuelle transportmidler er af afgørende betydning for millioner af europæiske borgere, herunder mennesker, der bor i landdistrikter, og personer med nedsat mobilitet. Medlemsstaterne bør derfor overveje hensigtsmæssig infrastruktur i byområder, forstæder og landdistrikter, der skal nedbringe omfanget af trafikulykker og trafikpropper, samt overveje målrettede politikker og støtteordninger for mennesker i risiko for transportfattigdom.

Or. en

Ændringsforslag 215
Gheorghe Falcă

Forslag til direktiv
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) I lyset af den accelererede stigning i antallet af mikromobilitetskøretøjer, de mange ofre for trafikulykker forbundet med disse køretøjer og den ringe anvendelse af sikkerhedsudstyr foreslås det at indføre et kørekort i kategori AM for brugere af elektriske løbehjul og elektriske cykler for at forbedre trafiksikkerheden.

Or. en

Ændringsforslag 216
Kosma Złotowski

Forslag til direktiv
Betragtning 15 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15a) I lyset af det stigende antal mikromobilitetskøretøjer, det høje antal trafikulykker forbundet med disse køretøjer og den ringe anvendelse af sikkerhedsudstyr foreslås det at gennemføre en detaljeret analyse af de fordele, der kan følge af indførelsen af et AM-kørekort for brugere af elektriske løbehjul og elektriske cykler, med henblik på forbedring af trafiksikkerheden.

Or. en

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

Forslag til direktiv
Betragtning 15 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(15b) Aktiv mobilitet, der omfatter gang, cykling og brug af elektriske cykler eller løbehjul, bliver i lyset af den grønne omstilling stadigt mere populær. Eftersom fodgængere, cyklister og løbehjulsbrugere i stigende grad indtager Europas veje og gader og deler dem med andre individuelle transportmidler, hvortil der kræves kørekort, opfordres medlemsstaterne til at indføre undervisning i risikobevidsthed og trafikregler i deres skolesystemer – også inden for livslang uddannelse – med henblik på forbedring af trafiksikkerheden. Medlemsstaterne bør opfordres til at indføre yderligere tiltag for brugere af personlige mobilitetskøretøjer for at nedbringe antallet af trafikulykker og forbedre retningslinjerne for trafiksikkerhed og risikobevidsthed. Medlemsstaterne bør ligeledes overveje eventuel registrering af mikromobilitetskøretøjer med en vis

hastighed og effekt.

Or. en

Ændringsforslag 218
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.	(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier. ***Manglen på erhvervschauffører i mange medlemsstater udgør også en begrundelse for at sænke aldersgrænsen. De stigende befolkningstal i byerne og det deraf følgende behov for at øge udbuddet af offentlig transport i disse områder for at afhjælpe de miljømæssige problemer med luftkvaliteten og trafiktætheden øger kun behovet for førere. For at afhjælpe manglen på førere og tiltrække unge arbejdstagere til denne sektor, er det afgørende at tilpasse aldersgrænsen for at gøre det muligt at komme ind i dette erhverv så tidligt som muligt efter afsluttet ungdomsuddannelse.***

Or. fr

Ændringsforslag 219
Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.	(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier. ***Den mangel på erhvervschauffører, der forekommer i mange medlemsstater, udgør også en gyldig grund til at sænke aldersgrænsen. Den voksende bybefolkning og det deraf følgende behov for udvidelse af offentlige transporttjenester i byerne for at løse problemer med luftkvalitet og trafikpropper forstærker bare behovet for chauffører yderligere. For at afhjælpe chaufførmanglen og tiltrække unge arbejdstagere til sektoren er det afgørende at tilpasse aldersgrænsen for adgangen til erhvervet til hurtigst muligt efter færdiggørelse af uddannelse på sekundærtrinnet.***

Or. en

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

Forslag til direktiv
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort ***bør*** fastsættes ***på EU-plan***. Medlemsstaterne ***bør dog kunne*** sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne ***bør under særlige omstændigheder kunne*** sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.	(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort fastsættes ***af de enkelte medlemsstater***. Medlemsstaterne ***kan også*** sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne ***kan frit*** sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og ***redningstjenester og*** opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.

Or. de

Begrundelse

At reducere minimumsalderen af hensyn til "usædvanlige omstændigheder" synes overdrevet. Alle nationale omstændigheder må dermed betragtes som usædvanlige omstændigheder. I Østrig har kørsel alene i en alder af 17 år (klasse B) været tilladt i 25 år. Dette gennemføres i forbindelse med en omfattende uddannelsesmodel. Dette resulterer i et lavt antal ulykker.

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade	(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade

kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.	***f.eks.*** kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.

Or. en

Ændringsforslag 222
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 16

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.	(16) Aldersgrænsen for ansøgere til de forskellige kategorier af kørekort bør fastsættes på EU-plan. Medlemsstaterne bør dog kunne sætte en højere aldersgrænse for at føre visse kategorier af køretøjer med henblik på at fremme færdselssikkerheden yderligere. Medlemsstaterne bør under særlige omstændigheder kunne sætte aldersgrænsen lavere for at tage hensyn til nationale forhold. Navnlig for at tillade kørsel med køretøjer med tilknytning til brandvæsen***, med transportmidler beregnet til civilbeskyttelse*** og opretholdelse af den offentlige orden eller pilotprojekter vedrørende nye køretøjsteknologier.

Or. it

Ændringsforslag 223
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) For at sikre udbredt og detaljeret kendskab til kørselsregler og

sikkerhedsforanstaltninger såsom brug af sikkerhedsseler og hjelme og navnlig bløde trafikanters færden i trafikken, dvs. fodgængere, cyklister og elektriske løbehjul, herunder i deres møde med motorkøretøjer, bør medlemsstaterne i deres obligatoriske læseplaner på både primær- og sekundærtrinnet indføre et minimum af undervisning i trafiksikkerhed. Desuden bør denne undervisning i trafiksikkerhed omfatte tilstrækkelig oplysning om mobilitetsalternativer til forskellige rejsetyper og de sundhedsmæssige og miljømæssige konsekvenser af sådanne valg med særlig vægt på fordelene ved aktiv mobilitet.

Or. en

Ændringsforslag 224
Kosma Złotowski

Forslag til direktiv
Betragtning 16 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16a) Bedømmelsen af en chaufførs egnethed til at føre motorkøretøj bør ske på baggrund af nøjagtige kriterier, der især tager højde for helbredsproblemer. Afgørelser om begrænsning eller tilbagekaldelse af kørekort bør træffes på individuel basis og bør baseres på objektive resultater af undersøgelser og prøver. Enhver form for forskelsbehandling over for kørekortindehavere alene på baggrund af alder bør ikke accepteres.

Or. en

Ændringsforslag 225
Kosma Złotowski

Forslag til direktiv
Betragtning 16 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(16b) Retten til et kørekort er en sikring af retten til fri bevægelighed og deltagelse i det økonomiske og sociale liv, navnlig i landdistrikter og mindre tæt befolkede områder med et begrænset offentligt transportnetværk. Navnlig for ældre, enlige, personer med nedsat mobilitet eller personer med handicap er individuel transport et vigtigt bidrag til understøttelse af, at de pågældende kan fungere uafhængigt og på selvstændig basis. Begrænsninger på retten til at have kørekort bør baseres på objektive kriterier på individuelt grundlag og må ikke indebære risiko for forskelsbehandling.

Or. en

Ændringsforslag 226
Philippe Olivier

Forslag til direktiv
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) Af hensyn til færdselssikkerheden er det nødvendigt at fastsætte minimumskrav for udstedelse af kørekort. Normerne for køreprøver og for udstedelse af kørekort bør harmoniseres. Med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, køreprøven bør baseres på disse parametre, og mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer bør defineres på ny.	(18) Af hensyn til færdselssikkerheden er det nødvendigt at fastsætte minimumskrav for udstedelse af kørekort. Normerne for køreprøver og for udstedelse af kørekort bør harmoniseres. Med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, køreprøven bør baseres på disse parametre, og mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer bør defineres på ny. ***Disse minimumskrav bør fastsættes under hensyntagen til virkeligheden og kørselspraksisser og -former i***

medlemsstaterne. De må under ingen omstændigheder, i kraft af for høje krav til teoretisk undervisning, hindre ansøgernes uafhængighed og mobilitet, ej heller påvirke de europæiske borgeres frie bevægelighed.

Or. fr

Begrundelse

Den praktiske del bør fortsat være den vigtigste del af køreprøven. Det er den praktiske del af køreprøven, der viser den kommende førers færdigheder og adfærd i praksis.

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

Forslag til direktiv
Betragtning 18

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(18) Af hensyn til færdselssikkerheden er det nødvendigt at fastsætte minimumskrav for udstedelse af kørekort. Normerne for køreprøver og for udstedelse af kørekort bør harmoniseres. Med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, køreprøven bør baseres på disse parametre, og mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer bør defineres på ny.	(18) Af hensyn til færdselssikkerheden ***er det nødvendigt med obligatorisk undervisning, der reguleres på nationalt plan, før en person kan opnå kørekort. Endvidere*** er det nødvendigt at fastsætte minimumskrav for udstedelse af kørekort. Normerne for køreprøver og for udstedelse af kørekort bør harmoniseres. Med henblik herpå bør det fastsættes, hvilke kundskaber og færdigheder samt hvilken adfærd der må kræves for at føre motorkøretøjer, køreprøven bør baseres på disse parametre, og mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre sådanne køretøjer bør defineres på ny.

Or. en

Begrundelse

Obligatorisk undervisning af alle nye chauffører er nødvendig for at skabe et sikkert trafikmiljø, navnlig med hensyn til visse dele af trafikundervisningen såsom risikoforståelse, der bør tænkes ind i en uddannelsesproces med fysisk fremmøde.

Ændringsforslag 228
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(18a) Der er i betragtning af det voksende udbud og anvendelse af avancerede førerstøttesystemer og automatiserede kørselssystemer behov for at tilføje krav vedrørende sådanne systemer i køreprøven for at sikre førerens generelle kendskab til de fordele, begrænsninger og risici, der er forbundet med automatiserede systemer. Sådanne krav til kendskab omfatter navnlig automatiserede kørselssystemers anvendelsesområde, forekomsten af anmodninger om indgriben fra de automatiserede kørselssystemers side og førerens øvrige pligter under aktiveringen af automatiserede kørselssystemer.

Or. it

Ændringsforslag 229
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 18 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(18a) Det er vigtigt, at ansøgere, inden de får udstedt kørekort i nogen som helst kategori, gennemfører teoretiske og praktiske prøver, der viser, at de har tilstrækkelig viden og en dokumenteret grad af ekspertise. Harmonisering mellem medlemsstaterne af mindstekravene til teoretisk og praktisk uddannelse, der er fastlagt i bilag VIa, er nødvendig af hensyn til forbedring af trafiksikkerheden

på EU-plan.

Or. en

Ændringsforslag 230
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til direktiv
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemsigtigheden bør sådanne undersøgelser falde sammen med fornyelse af kørekort.	***udgår***

Or. en

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

Forslag til direktiv
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemsigtigheden bør sådanne undersøgelser falde sammen med fornyelse af kørekort.	(19) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemsigtigheden bør sådanne undersøgelser falde sammen med fornyelse af kørekort. ***Samtidig med at medlemsstaterne fremmer livslang uddannelse, kan de også overveje støttesystemer for forskellige aldersgrupper, herunder feedback fra trafikpsykologer, køreprøvesagkyndige eller kørelærere, der kan udfærdige anbefalinger og bevis for deltagelse til ansøgere.***

Or. en

Ændringsforslag 232
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Forslag til direktiv
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport,	(19) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport,

opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemsigtigheden bør sådanne undersøgelser falde sammen med fornyelse af kørekort.	opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør kunne stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemsigtigheden bør sådanne undersøgelser falde sammen med fornyelse af kørekort. ***Medlemsstaterne bør kunne bidrage til menneskers fri bevægelighed ved at ændre visse begrænsninger på kørekort for personer, som anvender nye medicinske teknologier, der minimerer eller fjerner den risiko ved at føre et motorkøretøj, som er forbundet med de pågældendes helbredstilstand.***

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 233
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Betragtning 19

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(19) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør ***kunne*** stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemsigtigheden bør sådanne undersøgelser falde sammen med fornyelse af kørekort.	(19) Der bør på udstedelsestidspunktet og derefter med jævne mellemrum fremlægges bevis for, at førere af køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport, opfylder mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre et motorkøretøj. En sådan regelmæssig kontrol i overensstemmelse med nationale regler af, at mindstekravene overholdes, vil bidrage til personers frie bevægelighed, forhindre konkurrenceforvridning og bedre tage hensyn til, at førerne af sådanne køretøjer har et særligt ansvar. Medlemsstaterne bør stille krav om lægeundersøgelser for at sikre, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre andre motorkøretøjer er opfyldt. Af hensyn til gennemsigtigheden bør sådanne undersøgelser falde sammen med ***udstedelse eller*** fornyelse af kørekort.

Or. fr

Ændringsforslag 234
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Forslag til direktiv
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) I de senere år har nye medicinske teknologier bidraget til at forbedre trafiksikkerheden. Teknologier, der minimerer eller fjerner den risiko, der er forbundet med at føre motorkøretøj ved specifikke helbredsproblemer, er bragt på markedet og er taget i anvendelse blandt patienter. Monitoreringsteknologier, som f.eks. systemer til kontinuerlig

blodsukkerovervågning (CGM-systemer) møntet på personer med sukkersyge, giver de pågældende mulighed for effektivt og kontinuerligt at styre deres helbredstilstand og fjerner derved den risiko ved kørsel, som er forbundet med deres sygdom. Endvidere er der aktuelt gang i en meget hurtig udvikling og forbedring af CGM-lignende teknologier, hvilket sikrer en kontinuerligt forbedret styring af helbredstilstande og dermed bidrager til en forbedret trafiksikkerhed.

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 235
Valter Flego

Forslag til direktiv
Betragtning 19 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19a) Netværket for udveksling af oplysninger vedrørende kørekort, RESPER, skal bruges som EU-lovovertrædelsesregister, hvilket indebærer obligatorisk udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne for

at sikre gennemsigtighed og betaling af bøder.

Or. en

Ændringsforslag 236
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Forslag til direktiv
Betragtning 19 b (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(19b) Europa-Parlamentet har ved beslutning 2022/2901 opfordret Kommissionen til at revidere den relevante retlige ramme for sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen og lovgivning om trafiksikkerhed for at undgå yderligere forskelsbehandling af personer, der lever med diabetes.

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 237
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) For at sikre ensartede rettigheder i hele Unionen og under hensyntagen til trafiksikkerhedshensyn bør kørekort i kategori AM, A1, A2, A, B1 og B have en administrativ gyldighed på ***15*** år, mens kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E bør have en administrativ gyldighed på fem år. Medlemsstaterne bør have mulighed for at fastsætte en kortere frist i særlige tilfælde som defineret i dette direktiv.	(20) For at sikre ensartede rettigheder i hele Unionen og under hensyntagen til trafiksikkerhedshensyn bør kørekort i kategori AM, A1, A2, A, B1 og B have en administrativ gyldighed på ***10*** år, mens kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E bør have en administrativ gyldighed på fem år. Medlemsstaterne bør have mulighed for at fastsætte en kortere frist i særlige tilfælde som defineret i dette direktiv.

Or. it

Ændringsforslag 238
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 20

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(20) For at sikre ensartede rettigheder i hele Unionen og under hensyntagen til trafiksikkerhedshensyn bør kørekort i kategori AM, A1, A2, A, B1 og B have en administrativ gyldighed på ***15*** år, mens kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E bør have en administrativ gyldighed på fem år. Medlemsstaterne bør have mulighed for at fastsætte en kortere frist i særlige tilfælde som defineret i dette direktiv.	(20) For at sikre ensartede rettigheder i hele Unionen og under hensyntagen til trafiksikkerhedshensyn bør kørekort i kategori AM, A1, A2, A, B1 og B have en administrativ gyldighed på ***10*** år, mens kategori C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 og D1E bør have en administrativ gyldighed på fem år. Medlemsstaterne bør have mulighed for at fastsætte en kortere frist i særlige tilfælde som defineret i dette direktiv.

Or. en

Ændringsforslag 239
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) Genopfriskningskurser for erfarne førere kan forbedre trafiksikkerheden ved at øge bevidstheden og kræve, at førere får yderligere erfaring med nye teknologiske løsninger såsom avancerede førerassistentsystemer, halvautomatiske og automatiserede. Til dette formål kan brugen af simulatorer være nøglen til at opdatere færdigheder hos erfarne førere. Derudover kan køresimulatorer også genskabe ugunstige forhold og nødsituationer og dermed forbedre førerens evne til at reagere og træffe beslutninger i kritiske situationer.

Or. en

Ændringsforslag 240
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Betragtning 20 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(20a) Livslang uddannelse er afgørende for at holde erfarne føreres viden ajour, især hvad angår miljøvenlig kørsel, forøgelsen af køretøjernes vægt, den fortsatte teknologiske udvikling af førerstøttesystemer og andre automatiseringsfunktioner samt alternative fremdriftssystemer til køretøjer. Medlemsstaterne opfordres således til at udvikle uddannelsesmoduler for erfarne førere.

Or. fr

Ændringsforslag 241
Philippe Olivier

Forslag til direktiv
Betragtning 24

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(24) Førere, der er indehavere af et førekort udstedt af den medlemsstat, hvor de har bopæl, bør efter en ombytning med et førekort udstedt af et tredjeland, have ret til at føre motorkøretøj i hele Unionen, som om de oprindeligt havde erhvervet førekortet i Unionen. En sådan ombytning kan have forskellige virkninger for trafiksikkerheden og den frie bevægelighed for personer.	***udgår***

Or. fr

Begrundelse

I forbindelse med styrkelsen af standarderne og kravene i EU inden for udstedelse af førekort som fastsat i denne tekst udgør anerkendelsen af førekort udstedt i et tredjeland en form for uretfærdighed både for de europæiske køreskoler og for de europæiske ansøgere om førekort, der skal overholde strengere europæiske regler, som ikke gælder i tredjelande.

Ændringsforslag 242
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) Kommissionen bør gives beføjelser til at ***vedtage en afgørelse om identifikation af*** tredjelande***, der*** sikrer et trafiksikkerhedsniveau svarende til Unionens, ***og give indehavere af førekort udstedt af disse lande*** mulighed for at ombytte deres førekort på samme vilkår, som hvis de var udstedt af en medlemsstat. Disse betingelser bør være detaljerede og veldefinerede for alle relevante førekortkategorier.	(25) Kommissionen bør gives beføjelser til at ***give indehavere af førekort fra*** tredjelande***, som*** sikrer et trafiksikkerhedsniveau svarende til Unionens, mulighed for at ombytte deres førekort på samme vilkår, som hvis de var udstedt af en medlemsstat. Disse betingelser bør være detaljerede og veldefinerede for alle relevante førekortkategorier. ***Endvidere bør Kommissionen have mulighed for at***

vurdere, om et tredjeland har en erhvervschaufføruddannelse, certificeringsregler og eksamensprocedurer, der helt eller delvis kan sammenlignes med Unionens, med henblik på i sidste ende at udstede et certifikat, der kan sammenlignes med kvalifikationsbeviset. Dette bevis er ud over kørekortet det andet obligatoriske krav for, at erhvervschauffører skal kunne udføre transportoperationer for en EU-baseret transportvirksomhed.

Or. en

Ændringsforslag 243
Philippe Olivier

Forslag til direktiv
Betragtning 25

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(25) ***Kommissionen*** bør ***gives beføjelser til at vedtage*** en ***afgørelse om identifikation af*** tredjelande, der sikrer et trafiksikkerhedsniveau svarende til Unionens, og ***give*** indehavere af kørekort udstedt af disse lande mulighed for at ombytte deres kørekort på samme vilkår, som hvis de var udstedt af en medlemsstat. Disse betingelser bør være detaljerede og veldefinerede for alle relevante kørekortkategorier.	(25) ***Der*** bør ***indføres*** en ***"spejlklausul" for*** tredjelande, der sikrer et trafiksikkerhedsniveau svarende til Unionens, og indehavere af kørekort udstedt af disse lande ***bør gives*** mulighed for at ombytte deres kørekort på samme vilkår, som hvis de var udstedt af en medlemsstat. Disse betingelser bør være detaljerede og veldefinerede for alle relevante kørekortkategorier.

Or. fr

Begrundelse

Visse tredjelandes gensidighed med Unionen for så vidt angår trafiksikkerhedsregler og -niveauer bør fortsat være et afgørende kriterium for at afgøre, om et kørekort fra disse tredjelande kan ombyttes til et europæisk kørekort.

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Betragtning 25 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(25a) Kommissionen bør have beføjelse til at udpege tredjelande, der sikrer et sammenligneligt uddannelsesniveau, når de udsteder beviser svarende til det europæiske kvalifikationsbevis, hvilket giver indehaverne af disse beviser mulighed for at udveksle dem med et europæisk kvalifikationsbevis, forudsat at de gennemfører en yderligere kvalifikationsuddannelse.

Or. en

Ændringsforslag 245
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Der bør indføres en ordning for ledsaget kørsel i hele EU for visse kørekortkategorier for at forbedre trafiksikkerheden. Reglerne for en sådan ordning bør give ansøgerne mulighed for at erhverve kørekort i de relevante kategorier, inden de når den krævede aldersgrænse. Anvendelsen af disse kørekort bør dog være betinget af, at ansøgerne ledsages af en erfaren fører. I sådanne situationer bør medlemsstaterne af hensyn til trafiksikkerheden have mulighed for at fastsætte strengere betingelser og regler på deres område for de kørekort, de har udstedt.	***udgår***

Or. it

Ændringsforslag 246
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Der bør indføres en ordning for ledsaget kørsel i hele EU for visse kørekortkategorier for at forbedre trafiksikkerheden. Reglerne for en sådan ordning bør give ansøgerne mulighed for at erhverve kørekort i de relevante kategorier, inden de når den krævede aldersgrænse. Anvendelsen af disse kørekort bør dog være betinget af, at ansøgerne ledsages af en erfaren fører. I sådanne situationer bør medlemsstaterne af hensyn til trafiksikkerheden have mulighed for at fastsætte strengere betingelser og regler på deres område for de kørekort, de har udstedt.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 247
Elsi Katainen

Forslag til direktiv
Betragtning 28

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(28) Der bør indføres en ordning for ledsaget kørsel ***i hele EU*** for visse kørekortkategorier for at forbedre trafiksikkerheden. Reglerne for en sådan ordning bør give ansøgerne mulighed for at erhverve kørekort i de relevante kategorier, inden de når den krævede aldersgrænse. Anvendelsen af disse kørekort ***bør*** dog være betinget af, at ansøgerne ledsages af en erfaren fører. I sådanne situationer bør medlemsstaterne af hensyn til	(28) Der bør indføres en ***frivillig*** ordning for ledsaget kørsel for visse kørekortkategorier for at forbedre trafiksikkerheden***. Medlemsstaterne bevarer valget om, hvorvidt dette skal anvendes eller ej***. Reglerne for en sådan ordning bør give ansøgerne mulighed for at erhverve kørekort i de relevante kategorier, inden de når den krævede aldersgrænse. Anvendelsen af disse kørekort ***kan*** dog være betinget af, at ansøgerne ledsages af

trafiksikkerheden have mulighed for at fastsætte strengere betingelser og regler på deres område for de kørekort, de har udstedt.	en erfaren fører. I sådanne situationer bør medlemsstaterne af hensyn til trafiksikkerheden have mulighed for at fastsætte strengere betingelser og regler på deres område for de kørekort, de har udstedt.

Or. en

Begrundelse

Ordningen for ledsaget kørsel bør ikke være obligatorisk for medlemsstaterne, men valgfri. Den er allerede i drift i nogle medlemsstater, men ikke i andre. Der bør være fleksibilitet i denne bestemmelse til at tage hensyn til forskellige nationale forhold. For eksempel vil en obligatorisk ordning for ledsaget kørsel i tyndt befolkede områder påvirke de unges mobilitet negativt.

Ændringsforslag 248
Valter Flego

Forslag til direktiv
Betragtning 28 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(28a) For at sikre ensartede rettigheder i hele Unionen bør der anvendes fælles regler for udstedelse af kørekort til motorcykler med et slagvolumen på højst 125 kubikcentimeter. Den kørekortkategori, der gør det muligt at føre disse motorcykler, skal være den samme i alle medlemsstater.

Or. en

Ændringsforslag 249
Elsi Katainen

Forslag til direktiv
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Ordningen for ledsaget kørsel bør,	***udgår***

uden at det berører dens overordnede mål om at forbedre færdselssikkerheden, gøre erhvervet som lastbilchauffør mere tilgængeligt og attraktivt for de yngre generationer med det formål at udvide deres erhvervsmæssige muligheder og bidrage til at afhjælpe manglen på førere i Unionen. Det bør derfor omfatte kategori C-kørekort og det nødvendige kategori B-kørekort.

Or. en

Ændringsforslag 250
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Betragtning 29

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(29) Ordningen for ledsaget kørsel bør, uden at det berører dens overordnede mål om at forbedre færdselssikkerheden, gøre erhvervet som lastbilchauffør mere tilgængeligt og attraktivt for de yngre generationer med det formål at udvide deres erhvervsmæssige muligheder og bidrage til at afhjælpe manglen på førere i Unionen. Det bør derfor omfatte kategori ***C-kørekort*** og det nødvendige kategori ***B-kørekort***.	(29) Ordningen for ledsaget kørsel bør, uden at det berører dens overordnede mål om at forbedre færdselssikkerheden, gøre erhvervet som lastbilchauffør mere tilgængeligt og attraktivt for de yngre generationer med det formål at udvide deres erhvervsmæssige muligheder og bidrage til at afhjælpe manglen på førere i Unionen. Det bør derfor omfatte kategori ***C-, C1-, CE- og C1E-kørekort*** og det nødvendige kategori ***B- og BE-kørekort***.

Or. en

Ændringsforslag 251
Andrey Novakov, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Betragtning 29 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(29a) Partnerskabet mellem erhvervsskoler og transport- og

logistikvirksomheder bør tilskyndes, herunder gennem specifik EU-budgetstøtte, for at tackle manglen på erhvervschauffører i EU. Sådanne partnerskaber bør give fremtidige erhvervschauffører mulighed for at blive mere fortrolige med fordelene og udfordringerne ved erhvervet, forbedre deres operationelle og organisatoriske færdigheder og at få erfaring, mens de bruger avancerede teknologier og teknikker. Støtteformen kan bl.a. omfatte EU-medfinansiering for at opnå visse kvalifikationer såsom kvalifikationsbeviset eller dedikerede uddannelser for fremtidige chauffører.

Or. en

Ændringsforslag 252
Marianne Vind

Forslag til direktiv
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler ***og*** sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed	(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler, ***eller der bør gælde*** sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning ***eller påvirkning af stoffer, uden at det berører medlemsstaternes kompetence til at regulere førernes adfærd. Sådanne strengere regler kan omfatte specifik uddannelse for nye førere, hvor de får yderligere instruktion i risikobevidsthed og kan reflektere over deres adfærd***. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning

for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område ***for nye førere for at forbedre trafiksikkerheden***.

Or. en

Ændringsforslag 253
Bergur Løkke Rasmussen

Forslag til direktiv
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.	(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler, ***eller der bør gælde*** sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning***, uden at det berører medlemsstaternes kompetence til at regulere førernes adfærd. Sådanne strengere regler kan omfatte specifik uddannelse for nye førere, hvor de får yderligere instruktion i risikobevidsthed og kan reflektere over deres adfærd***. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle

andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område ***for nye førere for at forbedre trafiksikkerheden***.

Or. en

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

Forslag til direktiv
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.	(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning ***eller påvirkning af stoffer, manglende brug af sikkerhedsudstyr eller kørsel uden et gyldigt kørekort. Sådanne strengere regler over for nye førere kan håndhæves f.eks. gennem nationale systemer med klip***. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

Or. en

Ændringsforslag 255
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på ***to*** år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.	(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på ***tre*** år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. ***Nye førere bør ikke have lov til at føre de mest kraftfulde køretøjer på over 200 kW, før de har erhvervet de nødvendige færdigheder og erfaring i konventionelle køretøjer i prøvetiden.*** For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

Or. en

Ændringsforslag 256
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Det bør sikres, at førere, der ***for nylig*** har ***erhvervet*** deres ***kørekort i en given kategori***, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år***, hvor de*** underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.	(30) Det bør sikres, at førere, der har ***bestået*** deres ***køreprøve***, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der ***generelt*** fastsættes en prøveperiode på to år***. Hvis en ny fører allerede har et gyldigt kørekort til en anden kategori, skal prøvetiden kun omfatte det, der måtte være tilbage af prøvetiden for det eksisterende kørekort***. ***I denne prøveperiode bør førerne*** underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

Or. en

Ændringsforslag 257
Isabel García Muñoz

Forslag til direktiv
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere	(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere

regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af alkoholpåvirkning. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område. ***Medlemsstaterne kan påføre sanktioner for alle førere, der kører med et alkoholniveau i blodet på over 0,0 g/ml.***

Or. en

Ændringsforslag 258
Mario Furore

Forslag til direktiv
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af ***alkoholpåvirkning***. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så	(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af ***alkohol- eller narkotikapåvirkning***. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så

vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

Or. it

Ændringsforslag 259
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Betragtning 30

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af ***alkoholpåvirkning***. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.	(30) Det bør sikres, at førere, der for nylig har erhvervet deres kørekort i en given kategori, ikke bringer færdselssikkerheden i fare på grund af deres manglende erfaring. For disse nye førere bør der fastsættes en prøveperiode på to år, hvor de underkastes strengere regler og sanktioner i hele Unionen, når de bryder reglerne på grund af ***alkohol- eller narkotikapåvirkning***. Sanktionerne for en sådan adfærd bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen, have afskrækkende virkning og ikke medføre forskelsbehandling, og deres strenghed bør i videst muligt omfang tage hensyn til Unionens mål på mellemlang og lang sigt om at halvere og næsten eliminere antallet af dødsfald og alvorligt kvæstede. For så vidt angår alle andre restriktioner for nye førere bør medlemsstaterne have mulighed for frit at gennemføre yderligere regler på deres område.

Or. fr

Ændringsforslag 260
Philippe Olivier

Forslag til direktiv
Betragtning 31

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(31) ***Der bør*** fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig ***med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og derved sikre en mere objektiv bedømmelse af kørekortansøgere og nå frem til mere harmoniserede køreprøver. Kommissionen bør desuden tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre og tilpasse disse minimumsstandarder til enhver teknisk, operationel eller videnskabelig udvikling på dette område, hvis det bliver nødvendigt***.	(31) ***Inden der*** fastlægges ***nye*** mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig ***skal brancheorganisationer først høres om tidsplanen for indførelse af en sådan ordning. Det skal ske for at tage højde for de specifikke problemstillinger, som de køreprøvesagkyndige og køreskolerne oplever***.

Or. fr

Begrundelse

Det at tillægge Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter om nye mindstekrav strider mod medlemsstaternes suverænitet. Kommissionen bør i øvrigt høre brancheorganisationer og tage hensyn til deres problemstillinger.

Ændringsforslag 261
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 31

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(31) Der bør fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder og derved sikre en mere objektiv bedømmelse af kørekortansøgere og nå frem til mere harmoniserede køreprøver. Kommissionen bør desuden tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre og	(31) Der bør fastlægges mindstekrav for adgang til erhvervet som køreprøvesagkyndig og for uddannelse til køreprøvesagkyndig med det formål at forbedre disses kundskaber og færdigheder***, herunder uddannelse i genkendelse af farer,*** og derved sikre en mere objektiv bedømmelse af kørekortansøgere og nå frem til mere harmoniserede køreprøver. Kommissionen bør desuden tillægges beføjelser til at vedtage delegerede

tilpasse disse minimumsstandarder til enhver teknisk, operationel eller videnskabelig udvikling på dette område, hvis det bliver nødvendigt.	retsakter med henblik på at ændre og tilpasse disse minimumsstandarder til enhver teknisk, operationel eller videnskabelig udvikling på dette område, hvis det bliver nødvendigt.

Or. en

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

Forslag til direktiv
Betragtning 34

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(34) EU's kørekortnetværk har til formål at sikre anerkendelse af dokumenter og erhvervede rettigheder fra medlemsstaterne, bekæmpe dokumentfalsk, undgå udstedelse af mere end ét kørekort og lette håndhævelsen af frakendelse af førerretten. Medlemsstaterne bør navnlig have mulighed for systematisk at kontrollere, at de årsager, der førte til eventuelle tidligere pålagte begrænsninger, suspensioner, inddragelser eller annullationer af et kørekort eller retten til at føre motorkøretøj, ikke længere gør sig gældende. Anvendelsen af RESPER til gennemførelse af andre EU-retsakter bør kun tillades, så længe disse anvendelser er udtrykkeligt fastsat i dette direktiv.	(34) EU's kørekortnetværk har til formål at sikre anerkendelse af dokumenter og erhvervede rettigheder fra medlemsstaterne, bekæmpe dokumentfalsk, undgå udstedelse af mere end ét kørekort og lette håndhævelsen af frakendelse af førerretten***. Det bør ligeledes bruges til at udveksle oplysninger fra nationale systemer med klip for færdselslovsovertrædelser begået af udenlandske førere***. Medlemsstaterne bør navnlig have mulighed for systematisk at kontrollere, at de årsager, der førte til eventuelle tidligere pålagte begrænsninger, suspensioner, inddragelser eller annullationer af et kørekort eller retten til at føre motorkøretøj, ikke længere gør sig gældende. Anvendelsen af RESPER til gennemførelse af andre EU-retsakter bør kun tillades, så længe disse anvendelser er udtrykkeligt fastsat i dette direktiv.

Or. en

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

Forslag til direktiv
Betragtning 35

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(35) For at gøre det muligt for Kommissionen at udarbejde meningsfyldte rapporter om gennemførelsen af dette direktiv bør den modtage oplysninger om antallet af udstedte, fornyede, erstattede, inddragede og ombyttede kørekort for hver kategori, herunder oplysninger om udstedelse og anvendelse af mobilkørekort.	(35) For at gøre det muligt for Kommissionen at udarbejde meningsfyldte rapporter om gennemførelsen af dette direktiv bør den modtage oplysninger om antallet af udstedte, fornyede, erstattede, inddragede og ombyttede kørekort for hver kategori, herunder oplysninger om udstedelse og anvendelse af mobilkørekort. ***Medlemsstaterne bør ligeledes dele data om deres bedste praksis med hensyn til trafiksikkerhedsforanstaltninger og risikobevidsthedsuddannelse, især med hensyn til nye førere og inden for livslang uddannelse, selvvurdering af fysisk og mental egnethed og andre former for helbredskontrol efter aldersgruppe, brug af støttesystem efter aldersgruppe gennem feedbackinterventioner med bevis for deltagelse og anbefalinger fra en kørelærer, trafikpsykolog eller køreprøvesagkyndig samt foranstaltninger til at øge trafiksikkerheden blandt bløde trafikanter, herunder praksis for registrering af mikromobilitetskøretøjer. Kommissionen kan udarbejde anbefalinger med hensyn til registrering af mikromobilitetskøretøjer.***

Or. en

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

Forslag til direktiv
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(37) I en situation med gradvis	(37) I en situation med gradvis

digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om trafiksikkerhed og bæredygtighed. Fremme af livslang uddannelse kan være afgørende for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring.	digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om trafiksikkerhed og bæredygtighed. Fremme af livslang uddannelse***, herunder gennem feedbackinterventioner med bevis for deltagelse og anbefalinger fra en kørelærer, trafikpsykolog eller køreprøvesagkyndig,*** kan være afgørende for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring.
	Or. en

Ændringsforslag 265
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(37) I en situation med gradvis digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om trafiksikkerhed og bæredygtighed. Fremme af livslang uddannelse ***kan være*** afgørende for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring.	(37) I en situation med gradvis digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om trafiksikkerhed og bæredygtighed. Fremme af livslang uddannelse ***er*** afgørende for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring. ***Medlemsstaterne bør tilskynde til livslang uddannelse af førere og køresikkerhedskurser.***

Or. en

Ændringsforslag 266
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(37) I en situation med gradvis digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om trafiksikkerhed og bæredygtighed. Fremme af livslang uddannelse kan være afgørende for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring.	(37) I en situation med gradvis digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om ***nye teknologier,*** trafiksikkerhed og bæredygtighed. Fremme af livslang uddannelse kan ***bidrage til mere inklusiv mobilitet og*** være afgørende for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring.

Or. en

Ændringsforslag 267
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Betragtning 37

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(37) I en situation med gradvis digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om trafiksikkerhed og bæredygtighed. Fremme af livslang	(37) I en situation med gradvis digitalisering og automatisering, stadig strengere krav om emissionsreduktion inden for vejtransport samt konstante teknologiske fremskridt for motorkøretøjer er det nødvendigt at holde alle førere ajour med hensyn til viden om trafiksikkerhed og bæredygtighed. ***Det er vigtigt, at***

uddannelse ***kan være afgørende*** for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring.	***medlemsstaterne bestræber sig på at sikre*** fremme af livslang uddannelse for at holde erfarne føreres færdigheder ajour med hensyn til trafiksikkerhed, nye teknologier og miljøvenlig kørsel, hvilket forbedrer brændstofeffektiviteten og reducerer emissionerne, samt hastighedsstyring.
	Or. fr

Ændringsforslag 268
Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 38

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(38) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere de interoperabilitetselementer og sikkerhedsforanstaltninger, der gælder for de QR-koder, der indføres på fysiske kørekort, bestemmelser vedrørende interoperabilitet, sikkerhed og test af mobilkørekort, forlængelse af den administrative gyldighedsperiode for kørekort i hele Unionen i tilfælde af en krise, ***indholdet af den selvevaluering af den fysiske og psykiske egnethed, der skal foretages for førere i gruppe 1,*** betingelserne for ombytning af kørekort fra tredjelande med kørekort udstedt af medlemsstaterne uden registrering af ombytningen på kørekortet samt interoperabilitet mellem nationale systemer, der er forbundet med EU's kørekortnetværk, og beskyttelse af personoplysninger, der udveksles i den forbindelse. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[7].	(38) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere de interoperabilitetselementer og sikkerhedsforanstaltninger, der gælder for de QR-koder, der indføres på fysiske kørekort, bestemmelser vedrørende interoperabilitet, sikkerhed og test af mobilkørekort, forlængelse af den administrative gyldighedsperiode for kørekort i hele Unionen i tilfælde af en krise, betingelserne for ombytning af kørekort fra tredjelande med kørekort udstedt af medlemsstaterne uden registrering af ombytningen på kørekortet samt interoperabilitet mellem nationale systemer, der er forbundet med EU's kørekortnetværk, og beskyttelse af personoplysninger, der udveksles i den forbindelse. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[7].
_____	_____

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Or. it

Ændringsforslag 269
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Betragtning 38

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
(38) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere de interoperabilitetselementer og sikkerhedsforanstaltninger, der gælder for de QR-koder, der indføres på fysiske kørekort, bestemmelser vedrørende interoperabilitet, sikkerhed og test af mobilkørekort, forlængelse af den administrative gyldighedsperiode for kørekort i hele Unionen i tilfælde af en krise, ***indholdet af den selvevaluering af den fysiske og psykiske egnethed, der skal foretages for førere i gruppe 1,*** betingelserne for ombytning af kørekort fra tredjelande med kørekort udstedt af medlemsstaterne uden registrering af ombytningen på kørekortet samt interoperabilitet mellem nationale systemer, der er forbundet med EU's kørekortnetværk, og beskyttelse af personoplysninger, der udveksles i den forbindelse. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[7].	(38) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser med henblik på at præcisere de interoperabilitetselementer og sikkerhedsforanstaltninger, der gælder for de QR-koder, der indføres på fysiske kørekort, bestemmelser vedrørende interoperabilitet, sikkerhed og test af mobilkørekort, forlængelse af den administrative gyldighedsperiode for kørekort i hele Unionen i tilfælde af en krise, betingelserne for ombytning af kørekort fra tredjelande med kørekort udstedt af medlemsstaterne uden registrering af ombytningen på kørekortet samt interoperabilitet mellem nationale systemer, der er forbundet med EU's kørekortnetværk, og beskyttelse af personoplysninger, der udveksles i den forbindelse. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[7].

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

[7] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Or. en

Ændringsforslag 270
Andor Deli

Forslag til direktiv
Betragtning 43 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	(43a) Uddannelse spiller en vigtig rolle med hensyn til fra barnsben at lære færdselsreglerne og -kulturen at kende, hvilket i høj grad vil bidrage til at øge trafiksikkerheden, og skolernes og andre uddannelsesinstitutioners rolle bør derfor øges og styrkes.

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på motorkøretøjer på hjul eller bælter, som har mindst to aksler, og hvis væsentligste funktion ligger i dets trækkraft, og som endvidere specielt er indrettet til at trække, skubbe, bære eller	***udgår***

drive visse redskaber, maskiner eller påhængskøretøjer, der benyttes i land- eller skovbrug, og som kun sekundært benyttes til person- eller godstransport på vej eller til på vej at trække køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport.

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 1 – stk. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Dette direktiv finder ikke anvendelse på motorkøretøjer på hjul eller bælter, som har mindst to aksler, og hvis væsentligste funktion ligger i dets trækkraft, og som endvidere specielt er indrettet til at trække, skubbe, bære eller drive visse redskaber, maskiner eller påhængskøretøjer, der benyttes i land- eller skovbrug, og som kun sekundært benyttes til person- eller godstransport på vej eller til på vej at trække køretøjer, der benyttes til person- eller godstransport.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 273
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1) "kørekort": et ***elektronisk eller fysisk*** dokument, der attesterer retten til at føre motorkøretøj og angiver, på hvilke	1) "kørekort": et dokument, der attesterer retten til at føre motorkøretøj og angiver, på hvilke vilkår indehaveren har

vilkår indehaveren har ret til at føre motorkøretøj	ret til at føre motorkøretøj***. Det kan have et fysisk eller digitalt format eller begge dele***

Or. it

Ændringsforslag 274
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1) "kørekort": et elektronisk eller fysisk dokument, der attesterer retten til at føre motorkøretøj og angiver, på hvilke vilkår indehaveren har ret til at føre motorkøretøj	1) "kørekort": et elektronisk eller fysisk dokument, der attesterer retten til at føre motorkøretøj og angiver, på hvilke vilkår indehaveren har ret til at føre motorkøretøj***, herunder et system med klip***

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12d) "motorcampingvogn": et køretøj i klasse M, der er indrettet til beboelse og mindst har følgende udstyr:
	a) sæder og bord
	b) sovepladser, som også kan fremkomme ved omdannelse af sæderne
	c) madlavningsfaciliteter
	d) opbevaringsfaciliteter.
	Dette tilbehør skal være stift fastgjort i opholdsrummet. Bordet kan dog være udformet således, at det let kan nedtages[1a].

[1a] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858, bilag I, del A, punkt 5.1, s. 97.

Or. en

Ændringsforslag 276
Mario Furore

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 9 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	9a) "autocamper": et køretøj med beboelsesrum indeholdende siddepladser og et bord, separate sovepladser, eventuelt frembragt ved at sammenklappe sæderne, køkkengrej samt skabe og opbevaringsrum

Or. it

Ændringsforslag 277
Kosma Złotowski

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 9 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	9a) "elløbehjul": et køretøj med en plade på to hjul (bag hinanden), en motor drevet af et elektrisk batteri, en ratstamme og et styr

Or. en

Ændringsforslag 278
Gheorghe Falcă

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12a) "elløbehjul": et køretøj med en plade på to hjul (bag hinanden), en motor drevet af et elektrisk batteri, en ratstamme og et styr

Or. en

Ændringsforslag 279
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 10 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	10a) "ambulance": et køretøj i klasse M beregnet til transport af syge eller tilskadekomne personer og med særligt udstyr til dette formål som omhandlet i bilag I, del A, punkt 5.3, i forordning (EU) 2018/858

Or. fr

Ændringsforslag 280
Andreas Schieder

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 11 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	11a) "ambulance": et køretøj i klasse M, der er beregnet til befordring af syge eller tilskadekomne, og som er udstyret til dette formål med særligt udstyr i overensstemmelse med bilag 1, del A, punkt 5.3, til forordning (EU) 2018/858

Or. de

Ændringsforslag 281
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 11 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	11a) "ambulance": et køretøj i klasse M beregnet til transport af syge eller tilskadekomne personer og med særligt udstyr til dette formål som omhandlet i bilag I, del A, punkt 5.3, til forordning (EU) 2018/858

Or. it

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12c) "ambulance": et køretøj i klasse M beregnet til transport af syge eller tilskadekomne personer og med særligt udstyr til dette formål som omhandlet i bilag I, del A, punkt 5.3, i forordning (EU) 2018/858[1a]
	[1a] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858, bilag I, del A, punkt 5.3, s. 97.

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 11 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	11a) "traktor": en "traktor" som defineret i artikel 3, nr. 8), i forordning (EU) nr. 167/2013

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12a) "køretøj, der bruger alternative brændstoffer": et motorkøretøj, der helt eller delvist drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i forordning EU 2018/858. "alternative brændstoffer": brændstoffer eller energikilder, som i hvert fald delvist erstatter fossile oliekilder i energiforsyningen til transport, og som har potentiale til at bidrage til dekarboniseringen af transporten og forbedre miljøpræstationerne i transportsektoren, og som består af: a) elektricitet forbrugt i alle typer elektriske køretøjer b) brint c) naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas – CNG) og flydende form (flydende naturgas – LNG) d) flydende gas (LPG) e) mekanisk energi fra lagring i køretøjet/kilder i køretøjet, herunder overskydende varme

Or. en

Begrundelse

"Køretøj, der bruger alternative brændstoffer" og "alternative brændstoffer" skal defineres i hovedteksten i Kommissionens forslag. Medtag den allerede eksisterende definition af "køretøj, der bruger alternative brændstoffer" og "alternative brændstoffer" (kopieret/indsat

fra artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF). Det foreslås at medtage den i artikel 2, nr. 13) (nyt), således at forslagets tekst og Rådets direktiv 96/53/EF ikke er tilknyttet. Dette vil skabe klarhed i teksten og vil hjælpe de håndhævende myndigheder.

Ændringsforslag 285
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12a) "køretøj, der bruger alternative brændstoffer": et motorkøretøj, der helt eller delvist drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i direktiv 2007/46/EF

Or. fr

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12a) "køretøj, der bruger alternative brændstoffer"[1a]: et motorkøretøj, der helt eller delvist drives af et alternativt brændstof, og som er godkendt i henhold til rammerne i forordning (EU) 2018/858
	[1a] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet.

Or. en

Ændringsforslag 287
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12b) "alternative brændstoffer": brændstoffer eller energikilder, som i det mindste delvist erstatter fossile oliekilder i den energi, der anvendes til transport, potentielt bidrager til dekarbonisering og forbedrer miljøpræstationen i transportsektoren, herunder:
	a) alternative brændstoffer til nulemissionskøretøjer:
	– elektricitet
	– brint
	b) vedvarende brændstoffer:
	– biomassebrændsel, herunder biogas og flydende biobrændsler, som defineret i artikel 2, nr. 27), 28) og 33), i direktiv (UE) 2018/2001
	– syntetiske brændstoffer fremstillet af vedvarende energikilder
	c) ikkevedvarende alternative brændstoffer og fossile overgangsbrændstoffer:
	– naturgas, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG))
	– flydende gas (LPG)
	– syntetiske og paraffinske brændstoffer fremstillet af ikkevedvarende energi.

Or. fr

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12b) "alternative brændstoffer"[1a]: brændstoffer eller energikilder, som i hvert fald delvist erstatter fossile oliekilder i energiforsyningen til transport, og som har potentiale til at bidrage til dekarboniseringen af transporten og forbedre miljøpræstationerne i transportsektoren, og som består af:
	a) elektricitet forbrugt i alle typer elektriske køretøjer
	b) brint
	c) naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas – CNG) og flydende form (flydende naturgas – LNG)
	d) flydende gas (LPG)
	e) mekanisk energi fra lagring i køretøjet/kilder i køretøjet, herunder overskydende varme.
	[1a] "alternative brændstoffer": brændstoffer eller energikilder, som i hvert fald delvist erstatter fossile oliekilder i energiforsyningen til transport, og som har potentiale til at bidrage til dekarboniseringen af transporten og forbedre miljøpræstationerne i transportsektoren, og som består af: a) elektricitet forbrugt i alle typer elektriske køretøjer b) brint c) naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas – CNG) og flydende form (flydende naturgas – LNG) d) flydende gas (LPG) e) mekanisk energi fra lagring i køretøjet/kilder i køretøjet, herunder overskydende varme.

Or. en

Ændringsforslag 289
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 11 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	11b) "pointbaseret kørekortsystem": et system, hvor der ved kørekortets udstedelse tildeles hver fører en oprindelig score bestående af et vist antal point. Der fratrækkes point fra denne score afhængigt af en forseelses grovhed eller tillægges point, hvis der ikke begås nogen forseelse i en bestemt periode, med særlige betingelser for uerfarne førere, og systemet kan indebære beslutning om inddragelse af kørekortet

Or. it

Ændringsforslag 290
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 1 – nr. 12 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	12a) "system med klip": et sammenligneligt system, der kvantitativt tildeler eller fratrækker strafpoint kumulativt og resulterer i yderligere følger, når niveauet af gentagne overtrædelser har resulteret i, at et bestemt antal point er indsamlet eller mistet, med særlige betingelser for nye førere, og som kan føre til frakendelse af førerretten

Or. en

Ændringsforslag 291
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Senest den [vedtagelsesdato + 4 år] sikrer medlemsstaterne, at der ***som standard kun*** udstedes mobilkørekort***.*** ***Indtil denne dato kan medlemsstaterne beslutte at udstede mobilkørekort***.	4. Senest den [vedtagelsesdato + 4 år] sikrer medlemsstaterne, at der ***kan*** udstedes mobilkørekort.

Or. fr

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Senest den [vedtagelsesdato + 4 år] sikrer medlemsstaterne, at der som standard ***kun*** udstedes mobilkørekort. Indtil denne dato kan medlemsstaterne beslutte at udstede mobilkørekort.	4. Senest den [vedtagelsesdato + 4 år] sikrer medlemsstaterne, at der som standard udstedes ***både*** mobilkørekort ***og fysiske kørekort***. Indtil denne dato kan medlemsstaterne beslutte at udstede mobilkørekort.

Or. en

Ændringsforslag 293
Izaskun Bilbao Barandica

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Senest den [vedtagelsesdato + 4 år] sikrer medlemsstaterne, at der ***som standard*** kun udstedes mobilkørekort. Indtil denne dato kan medlemsstaterne	4. Senest den [vedtagelsesdato + 4 år] sikrer medlemsstaterne, at der ***efter anmodning fra ansøgeren*** kun udstedes mobilkørekort. Indtil denne dato kan

beslutte at udstede mobilkørekort.	medlemsstaterne beslutte at udstede mobilkørekort.

Or. en

Ændringsforslag 294
Izaskun Bilbao Barandica

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5. Uanset stk. 4 giver medlemsstaterne efter anmodning fra ansøgeren mulighed for at udstede et fysisk kørekort i stedet for eller sammen med et mobilkørekort.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 295
Tom Berendsen

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5. Uanset stk. 4 giver medlemsstaterne efter anmodning fra ansøgeren mulighed for at udstede et fysisk kørekort i stedet for eller sammen med et mobilkørekort.	5. Uanset stk. 4 giver medlemsstaterne efter anmodning fra ansøgeren mulighed for at udstede et fysisk kørekort i stedet for eller sammen med et mobilkørekort. ***Medlemsstaterne må på ingen måde afskrække eller begrænse ansøgere med hensyn til deres valg.***

Or. nl

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5. Uanset stk. 4 giver medlemsstaterne efter anmodning fra ansøgeren mulighed for at ***udstede*** et fysisk kørekort ***i stedet for*** eller ***sammen med*** et mobilkørekort.	5. Uanset stk. 4 giver medlemsstaterne efter anmodning fra ansøgeren mulighed for at ***opsige*** et fysisk kørekort eller et mobilkørekort.

Or. en

Ændringsforslag 297
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5. ***Uanset stk. 4 giver*** medlemsstaterne efter anmodning fra ansøgeren mulighed for at udstede et fysisk kørekort i stedet for eller sammen med et mobilkørekort.	5. Medlemsstaterne ***giver*** efter anmodning fra ansøgeren ***gratis*** mulighed for at udstede et fysisk kørekort i stedet for eller sammen med et mobilkørekort.

Or. fr

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	5a. Uanset stk. 5 skal medlemsstaterne efter anmodning fra ansøgeren give mulighed for at udstede det kørekort, som oprindeligt blev opsagt. Dette fysiske kørekort eller mobilkørekort skal udleveres uden forsinkelse og senest

	inden for to uger fra datoen for ansøgerens anmodning.

Or. en

Ændringsforslag 299
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 3 – stk. 5 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	5a. Medlemsstaterne sikrer, at ansøgere har mulighed for at tilføje et kørekortsformat eller ændre formatet på et hvilket som helst tidspunkt og ikke kun ved erhvervelsen eller fornyelsen af kørekort.

Or. fr

Ændringsforslag 300
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Medlemsstaterne skal sikre, at alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest ***19. januar 2030*** opfylder alle direktivets krav.	4. Medlemsstaterne skal sikre, at alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest ***31. december 2033*** opfylder alle direktivets krav.

Or. en

Ændringsforslag 301
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Medlemsstaterne skal sikre, at alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest 19. januar ***2030*** opfylder alle direktivets krav.	4. Medlemsstaterne skal sikre, at alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest 19. januar ***2033*** opfylder alle direktivets krav.

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 4

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
4. Medlemsstaterne skal sikre, at alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest 19. januar ***2030*** opfylder alle direktivets krav.	4. Medlemsstaterne skal sikre, at alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb, senest 19. januar ***2033*** opfylder alle direktivets krav.

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 5 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne kan beslutte at indføre et lagringsmedium (mikrochip) som en del af det fysiske kørekort. Hvis en medlemsstat beslutter at indføre en mikrochip som en del af det fysiske kørekort, kan den, hvis dens nationale lovgivning vedrørende kørekort foreskriver det, også beslutte at lagre yderligere data på mikrochippen ud	Medlemsstaterne kan beslutte at indføre et lagringsmedium (mikrochip) som en del af det fysiske kørekort. Hvis en medlemsstat beslutter at indføre en mikrochip som en del af det fysiske kørekort, kan den, hvis dens nationale lovgivning vedrørende kørekort foreskriver det, også beslutte at lagre yderligere data på mikrochippen ud

over, hvad der er anført i bilag I, del D.

over, hvad der er anført i bilag I, del D. ***Opbevaringsperioden for de personoplysninger, der er gemt i mikrochippen, bør tilpasses kørekortets gyldighed.***

Or. en

Ændringsforslag 304
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 4 – stk. 5 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne kan beslutte at indføre et lagringsmedium (mikrochip) som en del af det fysiske kørekort. Hvis en medlemsstat beslutter at indføre en mikrochip som en del af det fysiske kørekort, kan den, hvis dens nationale lovgivning vedrørende kørekort foreskriver det, også beslutte at lagre yderligere data på mikrochippen ud over, hvad der er anført i bilag I, del D.	Medlemsstaterne kan beslutte at indføre et lagringsmedium (mikrochip) som en del af det fysiske kørekort. Hvis en medlemsstat beslutter at indføre en mikrochip som en del af det fysiske kørekort, kan den, hvis dens nationale lovgivning vedrørende kørekort foreskriver det, også beslutte at lagre yderligere data på mikrochippen ud over, hvad der er anført i bilag I, del D. ***Alle data, der er gemt på denne mikrochip, må kun opbevares indtil udløbet af kørekortets gyldighedsperiode.***

Or. it

Ændringsforslag 305
Tom Berendsen

Forslag til direktiv
Artikel 5 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Disse applikationer skal baseres på den europæiske digitale ID-tegnebog, som udstedes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014[12].	Disse applikationer skal baseres på den europæiske digitale ID-tegnebog, som udstedes i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014[12] ***og skal overholde***

sikkerhedsniveauet heri.

[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73

[12] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73

Or. nl

Ændringsforslag 306
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 5 – stk. 4 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne sikrer, at de personoplysninger, der er nødvendige for at kontrollere mobilkørekortindehaverens førerrettigheder, ikke opbevares af kontrollanten, og at den kørekortudstedende myndighed kun behandler de oplysninger, der modtages som led i underretningen, med det formål at besvare kontrolanmodningen.	Medlemsstaterne sikrer, at de personoplysninger, der er nødvendige for at kontrollere mobilkørekortindehaverens førerrettigheder, ikke opbevares af kontrollanten, og at den kørekortudstedende myndighed kun behandler de oplysninger, der modtages som led i underretningen, med det formål at besvare kontrolanmodningen. ***Behandlingen af personoplysninger sker i overensstemmelse med forordningerne (EU) 2016/679 og (EU) 2018/1725 og eventuelt direktiv 2002/58/EF under anvendelse af dataminimeringsprincippet, formålsbegrænsning og i kraft af standarder, navnlig hvad angår tekniske foranstaltninger.***

Or. it

Ændringsforslag 307
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 5 – stk. 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
7. Senest den [vedtagelsesdato + 18 måneder] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere bestemmelser vedrørende interoperabilitet, sikkerhed og test af mobilkørekort, herunder kontrolfunktioner og grænsefladen med nationale systemer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.	7. Senest den [vedtagelsesdato + 18 måneder] vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der fastsætter de nærmere bestemmelser vedrørende interoperabilitet, sikkerhed og test af mobilkørekort, herunder kontrolfunktioner, ***ombytningsforanstaltninger*** og grænsefladen med nationale systemer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.

Or. it

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 5 – stk. 7 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	7a. Med henblik på at sikre den verdensomspændende brug og anerkendelse af det europæiske mobile kørekort skal medlemsstaterne arbejde hen imod en tilsvarende ændring af Genèvekonventionen om vejtrafik af 19. september 1949, den internationale konvention om motortransport af 24. april 1926 og Wienkonventionen om vejtrafik af 8. november 1968. Kommissionen yder bistand i denne henseende.

Or. en

Ændringsforslag 309
Jörgen Warborn, Tomas Tobé

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra a – afsnit 2 – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– ***tohjulede*** eller ***trehjulede*** køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t (bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder)	– ***to-, tre-*** eller ***firehjulede*** køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t (bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder)

Or. sv

Ændringsforslag 310
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra a – afsnit 2 – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t (bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder)	– tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t ***og en maksimal nettoeffekt (spidseffekt) på 4 kW*** (bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder)

Or. it

Ændringsforslag 311
Gheorghe Falcă

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra a – afsnit 2 – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t ***(bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder)***	– tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t

Or. en

Ændringsforslag 312
Kosma Złotowski

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra a – afsnit 2 – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t ***(bortset fra knallerter, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 25 km/t eller derunder)***	– tohjulede eller trehjulede køretøjer, hvis konstruktivt bestemte maksimale hastighed er 45 km/t

Or. en

Ændringsforslag 313
Gheorghe Falcă

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra a – afsnit 2 – led 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	– elløbehjul

Or. en

Begrundelse

Trafiksikkerhed for alle

Ændringsforslag 314
Kosma Złotowski

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra a – afsnit 2 – led 2 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	– elløbehjul

Or. en

Ændringsforslag 315
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra b – nr. i – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 125 cm^3, en maksimal ***effekt*** på 11 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,1 kW/kg	– motorcykler med et maksimalt slagvolumen på 125 cm^3, en maksimal ***nettoeffekt (spidseffekt)*** på 11 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,1 kW/kg

Or. it

Ændringsforslag 316
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra b – nr. i – led 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– motordrevne tricykler med en maksimal ***effekt*** på 15 kW	– motordrevne tricykler med en maksimal ***nettoeffekt (spidseffekt)*** på 15 kW

Or. it

Ændringsforslag 317
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra b – nr. ii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– motorcykler med en maksimal ***effekt*** på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over 0,2 kW/kg og	– motorcykler med en maksimal ***nettoeffekt (spidseffekt)*** på 35 kW og et forhold mellem effekt og vægt på ikke over

ikke afledt af motorcykler med mere end 70 kW	0,2 kW/kg og ikke afledt af motorcykler med mere end 70 kW

Or. it

Ændringsforslag 318
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra b – nr. iii – led 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– motordrevne tricykler med en ***effekt*** på over 15 kW	– motordrevne tricykler med en ***maksimal nettoeffekt (spidseffekt)*** på 15 kW

Or. it

Ændringsforslag 319
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra b – nr. iii a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	iiia) kategori AM, A1, A2, A:
	– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer kan der til biler af kategori AM, A1, A2 eller A kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg

Or. en

Ændringsforslag 320
Lucia Vuolo

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. i – led 1 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kategori B1 er valgfri; i medlemsstater, der ikke benytter denne kørekortkategori, ***kræves der*** kørekort til kategori B for at føre sådanne køretøjer;	Kategori B1 er valgfri; i medlemsstater, der ikke benytter denne kørekortkategori, ***er det nødvendigt og tilstrækkeligt med*** kørekort til kategori B for at føre sådanne køretøjer;

Or. it

Ændringsforslag 321
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. ii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler med en tilladt totalmasse på ikke over ***3 500*** kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren	– biler med en tilladt totalmasse på ikke over ***4 250*** kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren

Or. en

Ændringsforslag 322
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. ii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler med en tilladt totalmasse på ikke over ***3 500*** kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren	– biler med en tilladt totalmasse på ikke over ***4 250*** kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren

Or. en

Ændringsforslag 323
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. ii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler med en tilladt totalmasse på ikke over ***3 500*** kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren	– biler med en tilladt totalmasse på ikke over ***4 250*** kg, som er konstrueret og fremstillet til befordring af højst otte personer foruden føreren

Or. en

Ændringsforslag 324
Valter Flego

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. ii – led 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	– midlertidige kørekort udstedes for en periode på tre år for nye førere. Denne periode vil blive efterfulgt af et sikkerhedsprogram, som efter afslutningen giver et permanent kørekort

Or. en

Ændringsforslag 325
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. iii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B og en påhængs- eller sættevogn, hvor påhængs- eller sættevognens tilladte totalmasse ikke overstiger 3 500 kg	– med forbehold af typegodkendelsesbestemmelserne for de pågældende køretøjer enheder af sammenkoblede køretøjer, som består af et trækkende køretøj af kategori B***, herunder bestemmelserne i artikel 9, stk. 2, litra h),*** og en påhængs- eller sættevogn, hvor påhængs- eller sættevognens tilladte

	totalmasse ikke overstiger 3 500 kg

Or. en

Ændringsforslag 326
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. viii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***16*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.	– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af ***mere end 8, men*** højst ***22*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.

Or. en

Ændringsforslag 327
Maria Grapini

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. viii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***16*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.	– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***22*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.

Or. ro

Ændringsforslag 328
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. viii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler, der er konstrueret og	– biler, der er konstrueret og

fremstillet til befordring af højst ***16*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.	fremstillet til befordring af højst ***22*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.

Or. en

Ændringsforslag 329
Erik Bergkvist

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. viii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***16*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.	– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***22*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. viii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***16*** personer foruden føreren, og som er højst 8	– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***22*** personer foruden føreren, og som er højst 8

meter lange.	meter lange.

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 331
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. viii – led 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***16*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.	– biler, der er konstrueret og fremstillet til befordring af højst ***22*** personer foruden føreren, og som er højst 8 meter lange.

Or. fr

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. xi a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	xia) klasse T:
	– alle hjultraktorer hver hjultraktorklasse angivet i nr. xi b (nyt) til xi h (nyt) er forsynet med et efterstillet bogstav "a"

eller "b", der henviser til den hastighed, som hjultraktoren er konstrueret til:

– "a" for hjultraktorer, der er konstrueret til en hastighed på højst 40 km/t

– "b" for hjultraktorer, der er konstrueret til en hastighed på over 40 km/t

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. xi b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	xib) klasse T1:
	– hjultraktorer med mindste sporvidde for den aksel, der er nærmest føreren, på 1 150 mm eller derover, en egenmasse i køreklar stand over 600 kg og en frihøjde på 1 000 mm eller derunder

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. xi b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	xic) klasse T2:
	– omfatter hjultraktorer med mindste sporvidde på under 1 150 mm, en

egenmasse i køreklar stand på over 600 kg, en frihøjde på 600 mm eller derunder hvis højden af traktorens tyngdepunkt (målt i forhold til jorden) divideret med den gennemsnitlige minimumsporvidde af hver aksel er over 0,90, skal den konstruktivt bestemte maksimalhastighed være begrænset til 30 km/t

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. xi d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	xid) klasse T3:
	– omfatter hjultraktorer med en egenmasse i køreklar stand på 600 kg eller derunder

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. xi e (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	xie) klasse T4:
	– omfatter hjultraktorer til særlige formål

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. xi f (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	xif) klasse T4.1:
	– traktorer, der er konstrueret til arbejde i høje kulturer i rækker, f.eks. vinmarker. De er karakteriseret ved, at hele eller en del af chassiset er særlig højt, således at de kan køre parallelt med planterækkerne med højre og venstre hjul på hver sin side af en eller flere rækker. Disse traktorer er konstrueret til at køre med eller drive redskaber, der kan være monteret fortil, mellem akslerne, bagtil eller på et lad. Traktoren har i arbejdsstillingen en frihøjde på over 1 000 mm målt i planterækkernes lodrette plan. Når højden af traktorens tyngdepunkt (målt i forhold til jorden, med dæk af normale dimensioner) divideret med gennemsnittet af akslernes minimumsporvidde er over 0,90, er den konstruktivt bestemte maksimalhastighed begrænset til 30 km/h.

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. xi g (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	xig) klasse T4.2:
	– traktorer, der er karakteriseret ved deres store dimensioner, og som især anvendes til bearbejdning af store landbrugsarealer

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c – nr. xi h (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	xih) klasse T4.3:
	– traktorer med fire drivende hjul, hvis udskiftelige udstyr er beregnet til anvendelse inden for landbrug eller skovbrug, som er karakteriseret ved et bærende chassis, der er udstyret med et eller flere kraftudtag, og har en teknisk tilladt totalmasse på højst 10 tons, hvor forholdet mellem den teknisk tilladte totalmasse og den maksimale egenmasse i køreklar stand er under 2,5, og hvor tyngdepunktet målt i forhold til jorden med dæk af normale dimensioner er under 850 mm

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 1 – litra c a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ca) elløbehjul:
	– et køretøj med et eller flere hjul udstyret med et enkelt sæde og udelukkende drevet af elmotorer, der kan give køretøjet en maksimal designhastighed mellem 6 og 25 km/t. De kan kun udstyres med et sæde eller en sadel, hvis de har et selvbalancerende system. Køretøjer uden et selvbalancerende system og med en sadel, køretøjer designet til konkurrence, køretøjer til personer med nedsat mobilitet og køretøjer med en arbejdsspænding på over 100 VDC eller 240 VAC samt køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 168/2013 af 15. januar 2013, er udelukket fra denne definition.

Or. en

Begrundelse

Vi mener, at det er yderst vigtigt at regulere elløbehjulene behørigt, da misbrug af disse skaber alvorlige risici for trafiksikkerhed i hele Europa.

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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 2 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Med forudgående samtykke fra Kommissionen, som vurderer den foreslåede foranstaltnings indvirkning på trafiksikkerheden, kan medlemsstaterne undtage visse specifikke typer motorkøretøjer, herunder specialkøretøjer til personer med handicap, fra anvendelsen	Med forudgående samtykke fra Kommissionen, som vurderer den foreslåede foranstaltnings indvirkning på trafiksikkerheden, kan medlemsstaterne undtage visse specifikke typer motorkøretøjer, herunder specialkøretøjer til personer med handicap, fra anvendelsen af denne artikel ***eller køretøjer, der***

af denne artikel.

anvendes i byggesektoren, ofte klassificeret som mobile ikkevejgående maskiner.

Or. en

Ændringsforslag 342
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker ***og*** civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom.	Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker***,*** civilforsvaret ***og civilbeskyttelsestjenesten***, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom. ***Enhver undtagelse bevilget af en medlemsstat skal anerkendes af de øvrige medlemsstater.***

Or. fr

Ændringsforslag 343
Andreas Schieder

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker og civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom.	Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker***,*** ***katastrofestyringstjenesten*** og civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom. ***De indrømmede fritagelser gælder for grænseoverskridende trafik.***

Or. de

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker ***og*** civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom.	Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker***,*** civilforsvaret ***og redningstjenesterne*** eller civilbeskyttelse, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom. ***Medlemsstaterne anerkender gensidigt en sådan udelukkelse.***

Or. en

Ændringsforslag 345
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 6 – stk. 2 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker og civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom.	Medlemsstaterne kan undtage typer af køretøjer, der benyttes eller kontrolleres af de væbnede styrker og civilforsvaret, fra anvendelsen af dette direktiv. De underretter Kommissionen herom. ***Undtagelsen skal anerkendes gensidigt af medlemsstaterne.***

Or. it

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) 16 år for kategori AM, A1 ***og*** B1	a) 16 år for kategori AM, A1***,*** B1 ***og T***

Or. en

Ændringsforslag 347
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) 16 år for kategori AM***, A1*** og B1	a) 16 år for kategori AM og B1

Or. en

Ændringsforslag 348
Jörgen Warborn, Tomas Tobé

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) 16 år for kategori ***AM,*** A1 og B1	a) 16 år for kategori A1 og B1

Or. sv

Ændringsforslag 349
Jörgen Warborn, Tomas Tobé

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	aa) 15 år for kategori AM

Or. sv

Ændringsforslag 350
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) 18 år for kategori A2, B, BE, C1 og C1E	b) 18 år for kategori ***A1,*** A2, B, BE, C1 og C1E

Or. en

Ændringsforslag 351
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra c – nr. ii

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
ii) ***21*** år for motordrevne tricykler med en effekt på over 15 kW	ii) ***18*** år for motordrevne tricykler med en effekt på over 15 kW

Or. en

Ændringsforslag 352
Andor Deli

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
d) 21 år for kategori C**,** CE, D1 og D1E	d) 21 år for kategori C ***og*** CE, D1 og D1E

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 353
Andor Deli

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C og CE, D1 og D1E for indehavere, der kører både nationalt og internationalt, og som har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 354
Erik Bergkvist

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C, CE, D1 og D1E for erhvervschauffører, der kører både nationalt og internationalt, og som har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 355
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
d) 21 år for kategori C, CE, D1 ***og*** D1E	d) 21 år for kategori C, CE, D1**,** D1E**,** ***D og DE***

Or. en

Ændringsforslag 356
Maria Grapini

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C og CE, D1 og D1E for kørekortindehavere, der arbejder som erhvervschauffører både nationalt og internationalt, og som er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. ro

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

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C og CE, D1 og D1E for erhvervschauffører, der bruger kørekortet både nationalt og internationalt, på den betingelse, at de også har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Ændringsforslag 358
Peter Lundgren

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C og CE, D1 og D1E for indehavere, der kører både nationalt og internationalt, og som har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Begrundelse

For at sikre retssikkerhed skal bestemmelserne om aldersgrænsen i dette direktiv og de gældende bestemmelser i direktiv (EU) 2022/2561 stemme overens. Direktiv (EU) 2022/2561 har fastsat standardaldersgrænsen for udstedelse af et erhvervslastbilkørekort i kategori C og CE til 18 år efter gennemførelsen af hele den grundlæggende uddannelse. Aldersgrænsen bør tydeligt og utvetydigt fastsættes til 18 år i begge EU-direktiver for både national og international trafik. Præcisering af aldersgrænsen for unge og hjælp til at unge køreelever får adgang til erhvervet umiddelbart efter at have afsluttet overbygningen.

Ændringsforslag 359
Bergur Løkke Rasmussen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C og CE, D1 og D1E for indehavere, der kører både nationalt og internationalt, og som har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Ændringsforslag 360
Henna Virkkunen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C og CE, D1 og D1E for indehavere, der kører både nationalt og internationalt, og som har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at sikre retssikkerhed skal bestemmelserne om aldersgrænsen i dette direktiv og de gældende bestemmelser i direktiv (EU) 2022/2561 stemme overens.

Ændringsforslag 361
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C og CE, D1 og D1E for indehavere, der kører både nationalt og internationalt, og som har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Ændringsforslag 362
Clare Daly, Mick Wallace

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C og CE for erhvervschauffører, der kører både nationalt og internationalt, og som har et

kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Begrundelse

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 Cand 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 professionaldrivers show that trained young professional drivers are as safe as any other professional drivers

Ændringsforslag 363
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) 18 år for kategori C, CE, D1 og D1E for erhvervschauffører med et kvalifikationsbevis som defineret i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. fr

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
e) ***24*** år for kategori D og DE.	e) ***21*** år for kategori D og DE.

Or. en

Begrundelse

Tilgængelige statistikker for trafiksikkerhed for erhvervschauffører viser, at uddannede unge erhvervschauffører i busser og rutebiler er lige så sikre i trafikken som alle andre erhvervschauffører. Det vil derfor ikke føre til dårligere trafiksikkerhed at sænke aldersgrænsen for erhvervelse af et D- og DE-kørekort, men det vil bidrage til at bekæmpe manglen på erhvervschauffører i Europa.

Ændringsforslag 365
Andor Deli

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ea) 21 år for kategori D og DE for erhvervschauffører, der kører både nationalt og internationalt og har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

Or. en

Ændringsforslag 366
Erik Bergkvist

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ea) 21 år for kategori D og DE for erhvervschauffører, der kører både nationalt og internationalt og har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

Or. en

Begrundelse

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.

Ændringsforslag 367
Maria Grapini

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ea) 21 år for kategori D og DE, for erhvervschauffører, der arbejder både nationalt og internationalt, og som er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

Or. ro

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

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ea) 21 år for kategori D og DE for erhvervschauffører, der bruger kørekortet både nationalt og internationalt, såfremt de også har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. en

Ændringsforslag 369
Peter Lundgren

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ea) 21 år for kategori D og DE for erhvervschauffører, der kører både nationalt og internationalt og har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

Or. en

Begrundelse

For at sikre retssikkerhed skal bestemmelserne om aldersgrænsen i dette direktiv og de gældende bestemmelser i direktiv (EU) 2022/2561 stemme overens. Direktiv (EU) 2022/2561 har fastsat standardaldersgrænsen for udstedelse af et erhvervslastbilkørekort i kategori C og CE til 18 år efter gennemførelsen af hele den grundlæggende uddannelse. Aldersgrænsen bør tydeligt og utvetydigt fastsættes til 18 år i begge EU-direktiver for både national og international trafik. Præcisering af aldersgrænsen for unge og hjælp til at unge køreelever får adgang til erhvervet umiddelbart efter at have afsluttet overbygningen.

Ændringsforslag 370
Henna Virkkunen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ea) 21 år for kategori D og DE for erhvervschauffører, der kører både nationalt og internationalt og har et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

Or. en

Begrundelse

Med henblik på at sikre retssikkerhed skal bestemmelserne om aldersgrænsen i dette direktiv og de gældende bestemmelser i direktiv (EU) 2022/2561 stemme overens.

Ændringsforslag 371
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 1 – litra e a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ea) 21 år for kategori D og DE for erhvervschauffører med et kvalifikationsbevis som defineret i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561

Or. fr

Ændringsforslag 372
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 2 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
2. Medlemsstaterne kan hæve ***eller sænke*** aldersgrænsen for udstedelse af kørekort:	2. Medlemsstaterne kan hæve aldersgrænsen for udstedelse af kørekort:

Or. en

Ændringsforslag 373
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 2 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) for kategori AM ***ned til 14 år eller*** op til 18 år	a) for kategori AM op til 18 år

Or. en

Ændringsforslag 374
Erik Bergkvist

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 2 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) for kategori B1 op til 18 år	b) for kategori B1 ***ned til 15 år og*** op til 18 år

Or. en

Begrundelse

Dette er en vigtig måde at bevare unges mobilitet på, navnlig for køretøjskategori 60.03 og især i tyndtbefolkede lande med store afstande, da det ikke altid er muligt for unge at tage lokal transport eller samkørsel som følge af den manglende tilgængelighed. Knallerter eller kabinescootere er heller ikke altid en mulighed på grund af vinterlige forhold. Fartgrænsen på 45 km/t sikrer, at trafiksikkerhed altid opretholdes.

Ændringsforslag 375
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
d) for kategori B og BE ned til 17 år.	***udgår***

Or. it

Ændringsforslag 376
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 2 – litra d

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
d) for kategori B og BE ned til ***17*** år.	d) for kategori B og BE ned til ***16*** år.

Or. en

Ændringsforslag 377
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
3. Medlemsstaterne kan sænke aldersgrænsen for kategori C til 18 år og for kategori D til 21 år for:	3. Medlemsstaterne kan sænke aldersgrænsen for kategori C ***og CE*** til 18 år og for kategori D ***og DE*** til 21 år for:

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
3. Medlemsstaterne kan sænke aldersgrænsen for kategori C ***til 18 år og for*** kategori D til ***21*** år for:	3. Medlemsstaterne kan sænke aldersgrænsen for kategori C ***og*** kategori D til ***18*** år for:

Or. en

Begrundelse

Dette stemmer overens med det tidligere ændringsforslag om at sænke aldersgrænsen for kategori D og DE.

Ændringsforslag 379
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) køretøjer, der benyttes af brandvæsenet, og køretøjer, der benyttes til opretholdelse af den offentlige orden	a) køretøjer, der benyttes af brandvæsenet ***og civilbeskyttelsesenheder***, og køretøjer, der benyttes til opretholdelse af den offentlige orden

Or. it

Ændringsforslag 380
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 – afsnit 1 (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Medlemsstaterne skal på deres område gensidigt anerkende gyldigheden af kørekort, som er udstedt til chauffører under den i dette stykke fastsatte aldersgrænse.

Or. en

Ændringsforslag 381
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	3a. Medlemsstaterne kan sænke aldersgrænsen til 18 år for kategori D og DE, hvis førerne har et kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus som defineret i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.
	Kørekort udstedt til førere i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, anerkendes gensidigt og er gyldige på den

udstedende medlemsstats område og i enhver anden EU-medlemsstat med samme aldersgrænse.

Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, der er udstedt til førere under den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 3a i nærværende artikel.

Or. fr

Ændringsforslag 382
Peter Lundgren

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	3a. Medlemsstaterne kan sænke minimumsalderen for erhvervschauffører i kategori D og DE til 18 år på deres område, forudsat at chaufførerne har gennemgået en fuld erhvervsuddannelse og er indehavere af et kompetencebevis i henhold til bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.
	a) Kørekort, der udstedes til personer i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, anerkendes gensidigt og er gyldige på den udstedende medlemsstats område og på andre EU-medlemsstaters område med samme alderskrav.
	b) Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, der er udstedt til førere under den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 3, stk. 1.

Or. en

Begrundelse

For at tilpasse bestemmelserne i EU's kørekortdirektiv og direktiv (EU) 2022/2561 foreslås det at fastsætte standardminimumsalderen for erhvervsbuschauffører til 21 år, såfremt de

opfylder betingelserne for fuld grundlæggende uddannelse, jf. bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561. Medlemsstaterne kan nedsætte minimumsalderen for buschauffører uden begrænsninger, herunder afstandsbegrænsninger, til 18 år.

Ændringsforslag 383
Henna Virkkunen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	3a. Medlemsstaterne kan sænke minimumsalderen for erhvervschauffører i kategori D og DE til 18 år på deres område, forudsat at chaufførerne har gennemgået en fuld erhvervsuddannelse og er indehavere af et kompetencebevis i henhold til bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.
	a) Kørekort, der udstedes til personer i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, anerkendes gensidigt og er gyldige på den udstedende medlemsstats område og på andre EU-medlemsstaters område med samme alderskrav.
	b) Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, der er udstedt til førere under den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 3, stk. 1.

Or. en

Ændringsforslag 384
Erik Bergkvist

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	3a. Medlemsstaterne kan sænke minimumsalderen for erhvervschauffører

i kategori D og DE til 18 år på deres område, forudsat at chaufførerne har gennemgået en fuld erhvervsuddannelse og er indehavere af et kompetencebevis i henhold til bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

a) Kørekort, der udstedes til personer i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, anerkendes gensidigt og er gyldige på den udstedende medlemsstats område og på andre EU-medlemsstaters område med samme alderskrav.

b) Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, der er udstedt til førere under den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 3, stk. 1.

Or. en

Begrundelse

Afgørende for at åbne erhvervet for unge chauffører under hensyntagen til den nuværende og fremtidige mangel på chauffører i EU. Al tilgængelig statistisk dokumentation viser, at bussektoren er den sikreste transportform, og de foreliggende data viser, at der, hvor 18-årige må køre bus, svarer uddannede unge professionelles sikkerhedspræstationer til ældre chaufførers.

Ændringsforslag 385
Maria Grapini

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	3a. Medlemsstaterne kan sænke minimumsalderen for erhvervschauffører i kategori D og DE til 18 år på deres område, forudsat at chaufførerne har gennemgået en fuld uddannelsescyklus og er indehavere af et kvalifikationsbevis i henhold til bestemmelserne i artikel 6, stk. 1, i direktiv (EU) 2022/2561.

Or. ro

Ændringsforslag 386
Maria Grapini

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	3b. Kørekort, der udstedes til personer i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, litra a), anerkendes gensidigt og er gyldige på den udstedende medlemsstats område og på andre EU-medlemsstaters område med samme alderskrav.

Or. ro

Ændringsforslag 387
Maria Grapini

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 3 c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	3c. Medlemsstaterne kan anerkende gyldigheden på deres område af kørekort, der er udstedt til førere under den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 7, stk. 3, litra a).

Or. ro

Ændringsforslag 388
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kørekort, der udstedes i overensstemmelse med stk. 2 ***og 3***, er kun gyldige på den	Kørekort, der udstedes i overensstemmelse med stk. 2, er kun gyldige på den

udstedende medlemsstats område, indtil indehaveren af kørekortet når den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 1.

udstedende medlemsstats område, indtil indehaveren af kørekortet når den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 1.

Or. fr

Ændringsforslag 389
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 4 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kørekort, der udstedes i overensstemmelse med stk. 2 ***og 3***, er kun gyldige på den udstedende medlemsstats område, indtil indehaveren af kørekortet når den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 1.	Kørekort, der udstedes i overensstemmelse med stk. 2, er kun gyldige på den udstedende medlemsstats område, indtil indehaveren af kørekortet når den aldersgrænse, der er fastsat i stk. 1.

Or. en

Ændringsforslag 390
Valter Flego

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	4a. medlemsstaterne begrænser effekten for motorkøretøjer i kategori B for unge og nye chauffører til 75 kW i en periode på tre år efter, at kørekortet blev udstedt for første gang.

Or. en

Ændringsforslag 391
Maria Grapini

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5. Uanset denne artikels stk. 1, litra d) og e), er aldersgrænsen for udstedelse af kørekort, hvis ansøgeren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6 i direktiv (EU) 2022/2561, som følger:	***udgår***
a) for kategori C og CE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv (EU) 2022/2561	
b) for kategori D1 og D1E den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, i samme direktiv	
c) for kategori D og DE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), første afsnit, artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), første afsnit, og artikel 5, stk. 3, litra b), i samme direktiv.	
Såfremt en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, eller artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), andet afsnit, i direktiv (EU) 2022/2561 godkender kørsel på dens område fra en lavere alder, er kørekortets gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område, indtil det tidspunkt, hvor indehaveren af kørekortet har nået den relevante aldersgrænse, jf. første afsnit i dette stykke, og er i besiddelse af et kvalifikationsbevis.	
	Or. ro

Ændringsforslag 392
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5. Uanset denne artikels stk. 1, litra d) og e), er aldersgrænsen for udstedelse af kørekort, hvis ansøgeren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6 i direktiv (EU) 2022/2561, som følger:	***udgår***
a) for kategori C og CE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv (EU) 2022/2561	
b) for kategori D1 og D1E den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, i samme direktiv	
c) for kategori D og DE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), første afsnit, artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), første afsnit, og artikel 5, stk. 3, litra b), i samme direktiv.	
Såfremt en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, eller artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), andet afsnit, i direktiv (EU) 2022/2561 godkender kørsel på dens område fra en lavere alder, er kørekortets gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område, indtil det tidspunkt, hvor indehaveren af kørekortet har nået den relevante aldersgrænse, jf. første afsnit i dette stykke, og er i besiddelse af et kvalifikationsbevis.	

Or. fr

Ændringsforslag 393
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
5. Uanset denne artikels stk. 1, litra d) og e), er aldersgrænsen for udstedelse af kørekort, hvis ansøgeren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6 i direktiv (EU) 2022/2561, som følger:	***udgår***
a) for kategori C og CE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv (EU) 2022/2561	
b) for kategori D1 og D1E den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, i samme direktiv	
c) for kategori D og DE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), første afsnit, artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), første afsnit, og artikel 5, stk. 3, litra b), i samme direktiv.	
Såfremt en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, eller artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), andet afsnit, i direktiv (EU) 2022/2561 godkender kørsel på dens område fra en lavere alder, er kørekortets gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område, indtil det tidspunkt, hvor indehaveren af kørekortet har nået den relevante aldersgrænse, jf. første afsnit i dette stykke, og er i besiddelse af et kvalifikationsbevis.	

Or. en

Ændringsforslag 394
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 5 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Uanset denne artikels stk. 1, litra d) og e), er aldersgrænsen for udstedelse af kørekort, hvis ansøgeren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6 i direktiv (EU) 2022/2561, som følger:	***udgår***
a) for kategori C og CE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv (EU) 2022/2561	
b) for kategori D1 og D1E den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, i samme direktiv	
c) for kategori D og DE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), første afsnit, artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), første afsnit, og artikel 5, stk. 3, litra b), i samme direktiv.	

Or. fr

Ændringsforslag 395
Andor Deli

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 5 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Uanset denne artikels stk. 1, litra d) og e), er aldersgrænsen for udstedelse af kørekort, hvis ansøgeren er i besiddelse af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6 i direktiv (EU) 2022/2561, som følger:	***udgår***
a) for kategori C og CE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. i), i direktiv (EU) 2022/2561	
b) for kategori D1 og D1E den aldersgrænse, der er fastsat i artikel 5,	

stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, i samme direktiv

c) for kategori D og DE de aldersgrænser, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), første afsnit, artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), første afsnit, og artikel 5, stk. 3, litra b), i samme direktiv.

Or. en

Begrundelse

Det foreslås at lade dette stykke udgå, da dets bestemmelser er blevet indarbejdet ovenfor i ændringsforslag 2-5, hvilket har gjort denne tekst overflødig.

Ændringsforslag 396
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 7 – stk. 5 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Såfremt en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), andet afsnit, eller artikel 5, stk. 3, litra a), nr. ii), andet afsnit, i direktiv (EU) 2022/2561 godkender kørsel på dens område fra en lavere alder, er kørekortets gyldighed begrænset til den udstedende medlemsstats område, indtil det tidspunkt, hvor indehaveren af kørekortet har nået den relevante aldersgrænse, jf. første afsnit i dette stykke, og er i besiddelse af et kvalifikationsbevis.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 397
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 8 – stk. 1 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Medlemsstaterne kan indføre begrænsninger i retten til at føre motorkøretøj for førere, hvis kørekort er mærket med kode 68 som omhandlet i bilag I, når der på køretøjerne er installeret en funktionsdygtig anordning, der forhindrer motorstart, hvis der registreres en promille på over nul hos føreren.

Or. it

Ændringsforslag 398
Erik Bergkvist

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
1. Kørekort til kategori BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE kan kun udstedes til førere, der allerede har kørekort til kategori B.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 399
Andreas Schieder

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	aa) i sine regelmæssige rapporter til Europa-Parlamentet og Rådet, jf. artikel 20, gennemgår Kommissionen indvirkningen af teknologiske fremskridt inden for medicinsk nødudstyr og/eller anvendelse af alternative brændstoffer på ambulancers totalmasse og ajourfører om

nødvendigt totalmassen ved hjælp af en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 21

Or. de

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	aa) kørekort til kategori B, BE, C, C1E, CE, D, D1E eller DE giver ret til at føre sammenkoblede køretøjer i kategori T

Or. en

Ændringsforslag 401
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra a a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	aa) kørekort, der udstedes til kategori C, er gyldige til kategori D1 og D, så længe indehaverne foretager transferkørsler og nødvendige inspektionskørsler uden passagerer:

Or. en

Ændringsforslag 402
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra a b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ab) kørekort til kategori D1 gælder til kategori C1

Or. en

Ændringsforslag 403
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra d a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	da) kørekort til kategori D gælder til kategori C1 og C

Or. en

Ændringsforslag 404
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
e) kørekort til en hvilken som helst kategori giver ret til at føre køretøjer af kategori AM. En medlemsstat kan dog for kørekort, der udstedes på sit område, begrænse ækvivalensen for kategori AM til kategori A1, A2 og A, hvis den pågældende medlemsstat kræver en praktisk prøve som en betingelse for at opnå kørekort til kategori AM	e) kørekort til en hvilken som helst kategori giver ret til at føre køretøjer af kategori AM***, forudsat at minimumskravene til praktisk motorcykeluddannelse er opfyldt, undtagen for indehavere af A1-, A2- og A-kørekort***. En medlemsstat kan dog for kørekort, der udstedes på sit område, begrænse ækvivalensen for kategori AM til kategori A1, A2 og A, hvis den pågældende medlemsstat kræver en praktisk prøve som en betingelse for at opnå kørekort til kategori AM***. Medlemsstaterne tilpasser den praktiske motorcykeluddannelse for brugere af køretøjer i klasse L1-eA og L1-eB, så den***

passer bedre til deres køretøjer

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ga) to år efter, at et kørekort, der er udstedt til kategori B, første gang blev udstedt, er det gyldigt til kørsel af ambulancer som defineret i artikel 2, stk. 12, litra c), og motorcampingvogne som defineret i artikel 2, stk. 12, litra d), i dette direktiv på op til 4 250 kg

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra g a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ga) den tilladelse, der udstedes for en hvilken som helst kategori, gælder også for tilladelser til kategorien elløbehjul, uden at det er nødvendigt at overholde bestemmelserne i artikel 10, stk. 1a.

Or. en

Ændringsforslag 407
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i ***Rådets*** direktiv ***96/53/EF[13],*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2***, stk. 12, litra a),*** i ***dette*** direktiv ***for kategori M og N, der er oprettet ved forordning (EU) 2018/858, og som er beregnet til at blive anvendt på offentlige veje, herunder dem, der er konstrueret og bygget i et eller flere trin*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj***, og til transport af passagerer med en maksimal kapacitet på otte sæder ud over chaufføren***.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Ændringsforslag 408
Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i ***Rådets*** direktiv ***96/53/EF[13]***, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2***, stk. 13, og artikel 2, stk. 13, litra a),*** i ***dette*** direktiv ***for kategori M og N, der er beregnet til at blive anvendt på offentlige***

4 250 kg uden påhængskøretøj.	***veje, herunder dem, der er konstrueret og bygget i et eller flere trin*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Ændringsforslag 409
Lucia Vuolo

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], ***og til at føre køretøjer til specielle formål, forudsat at der er tale om autocampere som defineret i bilag I, del A, punkt 5.1., i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858,*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. it

Ændringsforslag 410
Mario Furore

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], ***og til at føre køretøjer til specielle formål, forudsat at der er tale om autocampere som defineret i bilag I, del A, punkt 5.1., i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858,*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. it

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender

alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], ***og køretøjer til særlig anvendelse, forudsat at det er en motorcampingvogn som defineret i bilag I, del A, punkt 5.1, til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858,*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Begrundelse

I de sidste tyve år er gennemsnitsvægten af et "chassis" (den grundlæggende konstruktion, hvorpå en motorcampingvogn er bygget) steget med 350 kg på grund af de teknologiske krav i EU's og medlemsstaternes lovgivning om trafiksikkerhed og bæredygtighed (f.eks. Euro6-direktivet). Hvis den maksimale vægt for en motorcampingvogn, der er omfattet af et B-kørekort, udvides en smule til 4 250 kg, vil det lette udbredelsen af motorcampingvogne, som er bæredygtige og sikre ifølge de foreliggende data.

Ændringsforslag 412
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], ***og køretøjer til særlig anvendelse, såsom en motorcampingvogn som defineret i bilag I, del A, punkt 5.1, til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU)***

	2018/858, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Begrundelse

Stammer fra Grosch-betænkningen fra den seneste revision og Europa-Parlamentets holdning ved førstebehandling som vedtaget den 23.2.2005 og beskrevet i P&_TA(2006)0041.

Ændringsforslag 413
Ljudmila Novak

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF***[13]***, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF, ***og køretøjer til særlig anvendelse, forudsat at det er en motorcampingvogn som defineret i bilag I, del punkt 5.1, til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858,*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s.	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s.

59). 59).

Or. en

Ændringsforslag 414
Maria Grapini

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, ***jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[63]***, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj. kan fastsætte følgende ækvivalensregler for så vidt angår kørsel på deres område:	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, ***til befordring af varer og alle køretøjer til fritidsbrug, uanset deres fremdriftsform***, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj***, og til befordring af højst otte personer foruden føreren***.

[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. ro

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender

alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13] ***og til motorcampingvogne som defineret i bilag I, del A, punkt 5.1, til forordning (EU) 2018/858*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Begrundelse

Forhøjelsen af loftet for B-kørekort til 4.250 kg som fastsat i Kommissionens forslag bør udvides til at omfatte alle førere af motorcampingvogne og ikke kun til køretøjer med alternativ fremdrift, som i øjeblikket ikke er til rådighed til dette formål, på grund af teknologiske begrænsninger for fabrikanterne og omkostningsbegrænsninger for forbrugerne.

Ændringsforslag 416
Peter Lundgren

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, ***jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13],*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, ***til transport af varer*** med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj***, og til transport af passagerer med en maksimal kapacitet på otte sæder ud over chaufføren***.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte

dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Begrundelse

Det bør klart og utvetydigt fastsættes, at Kommissionens forslag om at hæve den tilladte masse for kørekort i kategori B for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, til 4 250 kg for at kompensere for deres højere vægt, finder anvendelse på både køretøjer til varetransport og personbefordring og støtter dermed overgangen til nulemissionskøretøjer for at bidrage til opfyldelsen af EU's mål for den grønne pagt 2030.

Ændringsforslag 417
Jan-Christoph Oetjen, Caroline Nagtegaal, Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer***, der anvender alternative brændstoffer,*** jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over ***3 500 kg, men ikke over*** 4 250 kg ***uden påhængskøretøj***.	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over 4 250 kg ***og motorcampingvogne som defineret i bilag I, del A, punkt 5.1, til forordning (EU) 2018/858***.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Ændringsforslag 418
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i ***Rådets*** direktiv ***96/53/EF***[13], med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	h) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2***, nr. 13), og artikel 2, nr. 13a),*** i ***dette*** direktiv, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. fr

Ændringsforslag 419
Valter Flego

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
h) ***to*** år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.	h) ***tre*** år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF[13], med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte	[13] Rådets direktiv 96/53/EF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte

dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).	dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vejkøretøjer i brug i Fællesskabet (EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59).

Or. en

Ændringsforslag 420
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ha) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre en ambulance, jf. artikel 2, nr. 10a), med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.
	Kommissionen tillægges beføjelser til om nødvendigt at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 21 om ændring af artikel 9, stk. 2, litra ha), for at tage hensyn til virkningerne af den tekniske udvikling og udviklingen af alternative brændstoffer på ambulancers masse.

Or. fr

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ha) to år efter, at et kørekort til

kategori BE blev udstedt for første gang, giver det tilladelse til at føre køretøjer, jf. artikel 2, stk. 12, litra a), i dette direktiv, i klasse M og N, der er oprettet ved forordning (EU) 2018/858, og som er beregnet til at blive anvendt på offentlige veje, herunder køretøjer, der er konstrueret og fremstillet i et eller flere trin, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj. Disse køretøjer kan kombineres med et påhængskøretøj eller en sættevogn, hvis påhængskøretøjets eller sættevognens tilladte totalmasse ikke overstiger 3 500 kg.

Or. en

Ændringsforslag 422
Jens Gieseke

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ha) to år efter, at der for første gang er udstedt et kørekort til kategori T (til at føre traktorer med påhængskøretøjer), kan medlemsstaterne udstede et kørekort i kategori BE til en indehaver af et sådant kørekort i kategori T. Førere, der er kvalificeret til denne regel, behøver ikke at tage en supplerende teoriprøve, men skal bevise deres færdigheder og adfærd i en køreprøve i overensstemmelse med eksamensbetingelserne i kategori BE.

Or. en

Ændringsforslag 423
Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ha) to år efter den første udstedelse af et kørekort til kategori C1 skal det være gyldigt for køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2, stk. 13, forudsat at de har en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængskøretøj. Motorkøretøjer i denne kategori kan tilkobles et påhængskøretøj, forudsat at påhængskøretøjets tilladte totalmasse ikke overstiger 750 kg.

Or. en

Ændringsforslag 424
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ha) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori C1 giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF, med en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængskøretøj. Til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ha) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori C1 giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2, stk. 13, med en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængskøretøj. Til biler i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.

Or. en

Begrundelse

Ved at tilføje dette nye punkt, der henviser til kategori C1, præciseres muligheden for at anvende C1-kørekortet til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, med en yderligere tilladt totalmasse på 750 kg og yderligere 750 kg for tilladt vogntogsmasse. Denne fleksibilitet gør det muligt at beskytte stigningen i maksimal tilladt masse/rimelig last og hjælper med at imødegå manglen på chauffører.

Ændringsforslag 426
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ha) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori B giver det føreren ret til at føre en ambulance, jf. artikel 2, stk. 1, nr. 11a, med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg uden påhængskøretøj.

Or. it

Ændringsforslag 427
Andreas Schieder

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ha) kørekort udstedt i kategori B er gyldige til ambulancer i overensstemmelse med artikel 2, stk. 11, litra a) (ny), med en tilladt totalmasse på over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg, uden påhængskøretøj

Or. de

Ændringsforslag 428
Ondřej Kovařík

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	hb) to år efter den oprindelige udstedelse af et kørekort i kategori C1E giver kørekortet føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternativt brændstof som beskrevet i artikel 2, stk. 13. Disse køretøjer bør have en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængsvogn. Påhængs- eller sættevogne med en tilladt totalmasse på over 750 kg må spændes efter køretøjer i denne kategori, såfremt køretøjets og påhængsvognens kombinerede tilladte totalmasse ikke overstiger 12 750 kg

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	hb) tre år efter første udstedelse af et kørekort til kategori C1 giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2, stk. 12a, med en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængsvogn, og som er udformet og konstrueret med henblik på at transportere højst otte passagerer i tillæg til chaufføren. Disse køretøjer kan kombineres med en påhængsvogn med en tilladt totalmasse på højst 750 kg

Or. en

Ændringsforslag 430
Kateřina Konečná

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	hb) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori C1E giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2 i Rådets direktiv 96/53/EF, med en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængsvogn. Motorkøretøjer i denne kategori kan kombineres med en påhængsvogn eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt den kombinerede tilladte masse ikke overstiger 12 750 kg

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	hb) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori C1E giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2, stk. 13, med en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængsvogn. Motorkøretøjer i denne kategori kan kombineres med en påhængsvogn eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt den kombinerede tilladte masse ikke overstiger 12 750 kg

Or. en

Begrundelse

Ved at tilføje dette nye stykke, som henviser til kategori C1E, præciseres muligheden for at bruge kørekortet til kategori C1E til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, sammen med en yderligere tilladt køretøjsmasse på 750 kg og yderligere 750 kg i kombineret tilladt masse. Denne fleksibilitet gør det muligt at beskytte stigningen i maksimal tilladt masse/rimelig last og hjælper med at imødegå manglen på chauffører.

Ændringsforslag 432
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	hb) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori C1 giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2, nr. 13), og artikel 2, nr. 14), i dette direktiv, med en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængskøretøj. Til køretøjer i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg.

Or. fr

Ændringsforslag 433
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	hc) to år efter første udstedelse af et kørekort til kategori C1E giver det føreren ret til at føre køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, jf. artikel 2, nr. 13), og artikel 2, nr. 14), i dette direktiv, med en tilladt totalmasse på over 7 500 kg, men ikke over 8 250 kg uden påhængskøretøj. Til køretøjer i denne kategori kan der kobles et påhængskøretøj eller en sættevogn med en tilladt totalmasse på ikke over 750 kg, forudsat at den samlede totalmasse ikke overstiger 12 750 kg.

Or. fr

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – litra h c (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	hc) tre år efter første udstedelse af et kørekort til kategori C1E giver det føreren ret til at føre de køretøjer, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, litra hb), og tilkoblede påhængsvogne eller sættevogne med en tilladt totalmasse på over 750 kg, såfremt den kombinerede tilladte totalmasse ikke overstiger 12 750 kg

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 2 – stk. 2 – litra h d (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	hd) fire år efter første udstedelse af et kørekort til kategori D1 giver det føreren ret til at føre køretøjer, der er designet og konstrueret med henblik på at transportere højst 22 passagerer i tillæg til føreren og har en maksimal længde på højst otte meter.

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 2 – afsnit 1 (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Kommissionen skal i sin anden gennemførelsesrapport til Europa-Parlamentet og Rådet, jf. artikel 20 i nærværende direktiv, vurdere indvirkningen af udviklingen og udrulningen af køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, og/eller anvendelsen af artikel 9, stk. 2, litra h)-hd), på trafiksikkerheden og efter behov ajourføre grænserne for masse ved hjælp af en delegeret retsakt i overensstemmelse med artikel 21.

Or. en

Ændringsforslag 437
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 3 – afsnit 1 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) kørekort til kategori B kan ligeledes give ret til at føre motorcykler af kategori A1.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 438
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 4 – afsnit 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der fysisk er begrænset til 45 km/t, for førere under 21 år med kørekort til kategori B1.	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 439
Jörgen Warborn, Tomas Tobé

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 4 – afsnit 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der fysisk er	c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der fysisk er

begrænset til 45 km/t, for førere under 21 år med kørekort til kategori ***B1***.	begrænset til 45 km/t, for førere under 21 år med kørekort til kategori ***AM***.

Or. sv

Ændringsforslag 440
Elsi Katainen

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 4 – afsnit 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der ***fysisk*** er begrænset til 45 km/t, for førere ***under 21 år*** med kørekort til kategori B1.	c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der ***teknisk*** er begrænset til 45 km/t, for førere med kørekort til kategori B1.

Or. en

Begrundelse

Hastigheden bør være teknisk begrænset og ikke fysisk. Selv om disse køretøjer normalt anvendes af yngre personer, bør der ikke være en øvre aldersgrænse for, hvem der må køre et sådant køretøj.

Ændringsforslag 441
Erik Bergkvist

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 4 – afsnit 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der fysisk er begrænset til 45 km/t, for førere ***under 21 år*** med kørekort til kategori B1.	c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der teknisk er begrænset til 45 km/t, for førere med kørekort til kategori B1.

Or. en

Ændringsforslag 442
Henna Virkkunen

Forslag til direktiv
Artikel 9 – stk. 4 – afsnit 1 – litra c

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der ***fysisk*** er begrænset til 45 km/t, for førere under 21 år med kørekort til kategori B1.	c) køretøjer til kategori B med en tilladt totalmasse på 2 500 kg og en maksimal hastighed, der ***teknisk*** er begrænset til 45 km/t, for førere under 21 år med kørekort til kategori B1.

Or. en

Begrundelse

Medlemsstaterne bør kunne tillade kørsel med et hastighedsbegrænset køretøj på deres område for førere med et kørekort i kategori B1, navnlig med henblik på at forbedre mobilitetsbehovene for unge, der bor i landdistrikter.

Ændringsforslag 443
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 1 – litra b – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
at ansøgere til kategori AM består en teoretisk prøve ***alene; medlemsstaterne kan for denne kategori kræve, at ansøgeren består*** en prøve i færdigheder og adfærd ***og*** opfylder kravene ved en lægeundersøgelse.	at ansøgere til kategori AM består en teoretisk prøve ***og*** en prøve i færdigheder og adfærd***; Medlemsstater kan kræve, at føreren*** opfylder kravene ved en lægeundersøgelse.

Or. en

Ændringsforslag 444
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 1 – litra b – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
at ansøgere til kategori AM består en teoretisk prøve ***alene; medlemsstaterne kan for denne kategori kræve, at ansøgeren består*** en prøve i færdigheder og adfærd ***og opfylder kravene ved*** en lægeundersøgelse.	***for*** kategori AM***:***
	i) at ansøgeren består en teoretisk prøve ***og*** en prøve i færdigheder og adfærd
	ii) at ansøgeren gennemgår en lægeundersøgelse.

Or. it

Ændringsforslag 445
Elena Kountoura

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 1 – litra b – nr. 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
For trehjulede køretøjer ***og*** quadricykler ***af*** denne kategori kan medlemsstaterne indføre en særskilt prøve i færdigheder og adfærd. Med henblik på køretøjer af kategori AM kan en national kode anføres på kørekortet	For trehjulede køretøjer***,*** quadricykler ***og køretøjer i kategori L1 i*** denne kategori kan medlemsstaterne indføre en særskilt prøve i færdigheder og adfærd. Med henblik på køretøjer af kategori AM kan en national kode anføres på kørekortet Med henblik på køretøjer af kategori AM kan en national kode anføres på kørekortet

Or. en

Ændringsforslag 446
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 1 – litra b a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	ba) for kategori A1:

	i) at ansøgeren består en teoretisk prøve og en prøve i færdigheder og adfærd
	ii) at ansøgeren gennemgår en lægeundersøgelse

Or. it

Ændringsforslag 447
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 1 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
e) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 448
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 1 – litra e

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
e) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder.	*(Vedrører ikke den danske tekst)*

Or. it

Ændringsforslag 449
Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 1 – indledning

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Varigheden af den administrative gyldighedsperiode for kørekort udstedt af medlemsstaterne er som følger:	Varigheden af den administrative gyldighedsperiode for kørekort udstedt af medlemsstaterne er ***mindst*** som følger:

Or. de

Ændringsforslag 450
Brice Hortefeux, François-Xavier Bellamy

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) 15 år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE	***udgår***

Or. fr

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) 15 år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 ***og*** BE	a) 15 år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1***,*** BE ***og T***

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) 15 år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 ***og*** BE	a) 15 år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1***,*** BE ***og T***

Or. en

Ændringsforslag 453
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) ***15*** år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE	a) ***10*** år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE

Or. en

Ændringsforslag 454
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) ***15*** år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE	a) ***10*** år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE

Or. it

Ændringsforslag 455
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 1 – litra a

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
a) ***15*** år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE	a) ***10*** år for kategori AM, A1, A2, A, B, B1 og BE

Or. en

Ændringsforslag 456
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 5

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne ***kan begrænse*** den administrative gyldighedsperiode for individuelle kørekort til alle kategorier, hvis der skønnes at være behov for hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder begrænsninger som følge af trafikforseelser.	Medlemsstaterne ***begrænser*** den administrative gyldighedsperiode for individuelle kørekort til alle kategorier, hvis der skønnes at være behov for hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder begrænsninger som følge af trafikforseelser.

Or. it

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

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative	***udgår***

gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. de

Ændringsforslag 458
Kathleen Van Brempt

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 459
Kosma Złotowski

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne	***udgår***

begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. en

Ændringsforslag 460
Izaskun Bilbao Barandica

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 461
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder	***udgår***

genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. en

Ændringsforslag 462
Brice Hortefeux, François-Xavier Bellamy

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne ***begrænser den*** administrative gyldighedsperiode***, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet***.	Medlemsstaterne ***må ikke begrænse kørekorts*** administrative gyldighedsperiode ***på grundlag af indehaverens alder***.

Or. fr

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

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, ***med henblik på*** at indføre hyppigere lægeundersøgelser	Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, ***som følger: i)*** til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, ***til højst to år for kørekort, hvis indehavere er***

eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. ***Denne*** begrænsede administrative ***gyldighedsperiode*** indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	***bosat på deres område og er fyldt 75 år og til højst et år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 80 år. Disse bestemmelser sigter mod*** at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. ***Disse reducerede*** begrænsede administrative ***gyldighedsperioder*** indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. en

Begrundelse

Medlemsstaterne skal med henblik på at sikre trafiksikkerhed være mere opmærksomme på ældre førere og deres egnethed som bilister. Reducering af den administrative gyldighedsperiode for kørekort vil således føre til hyppigere lægeundersøgelser, og denne hyppighed bør stige i takt med indehaverens alder.

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne ***begrænser den*** administrative ***gyldighedsperiode, der er fastsat*** i første afsnit***, til højst fem år*** for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og ***er fyldt 70 år***, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	Medlemsstaterne ***kan med respekt for nærhedsprincippet også fastsætte andre*** administrative ***gyldighedsperioder som omhandlet*** i første afsnit for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og ***har nået den alder, som den enkelte medlemsstat har fastsat, under hensyntagen til indehavernes helbredsmæssige tilstand og evne til sikker kørsel***, med henblik på at ***forbedre trafiksikkerheden yderligere ved at indføre*** hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet. Denne begrænsede administrative

gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. en

Ændringsforslag 465
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt ***70*** år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt ***65*** år, ***og begrænser den administrative gyldighedsperiode til to år for dem, der er fyldt 80 år,*** med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. it

Ændringsforslag 466
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne ***begrænser den*** administrative ***gyldighedsperiode***, der er fastsat i første afsnit, ***til højst fem år*** for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område ***og er fyldt 70 år***, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede	Medlemsstaterne ***kan med respekt for nærhedsprincippet fastsætte andre*** administrative ***gyldighedsperioder end den***, der er fastsat i første afsnit, for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område***, under hensyntagen til deres helbredsmæssige tilstand og deres evne til sikker kørsel***, med henblik på at indføre

administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. en

Ændringsforslag 467
Andor Deli

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt ***70*** år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	Medlemsstaterne begrænser den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, til højst fem år for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt ***60*** år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. hu

Ændringsforslag 468
Bergur Løkke Rasmussen

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne ***begrænser*** den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, ***til højst fem år*** for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at	Medlemsstaterne ***kan begrænse*** den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og ***som minimum*** er fyldt 70 år, med henblik

indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. en

Begrundelse

Der er ingen væsentligt dokumentation i Kommissionens forslag, som underbygger, at hyppigere lægeundersøgelser for ældre vil føre til markant bedre trafiksikkerhed. Uden tydelig dokumentation for, at ældre udgør en risiko for trafiksikkerheden og for, at hyppigere lægeundersøgelser reducerer denne risiko, kan dette forslag blive betragtet som en unødvendig stor administrativ og økonomisk byrde for både ældre og de administrative myndigheder, hvilket kan fremstå som forskelsbehandling baseret på alder.

Ændringsforslag 469
Marianne Vind

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 6

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne ***begrænser*** den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, ***til højst fem år*** for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.	Medlemsstaterne ***kan begrænse*** den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i første afsnit, for kørekort, hvis indehavere er bosat på deres område og ***som minimum*** er fyldt 70 år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet. Denne begrænsede administrative gyldighedsperiode indføres kun ved fornyelse af kørekortet.

Or. en

Begrundelse

Der er ingen væsentligt dokumentation i Kommissionens forslag, som underbygger, at

hyppigere lægeundersøgelser for ældre vil føre til markant bedre trafiksikkerhed. Uden tydelig dokumentation for, at ældre udgør en risiko for trafiksikkerheden og for, at hyppigere lægeundersøgelser reducerer denne risiko, kan dette forslag blive betragtet som en unødvendig stor administrativ og økonomisk byrde for både ældre og de administrative myndigheder, hvilket kan fremstå som forskelsbehandling baseret på alder.

Ændringsforslag 470
Jan-Christoph Oetjen

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 2 – afsnit 7

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Medlemsstaterne kan afkorte den administrative gyldighedsperiode, der er fastsat i dette stykke, for kørekort til personer, der har fået midlertidig opholdstilladelse, eller som nyder midlertidig beskyttelse eller behørig beskyttelse i henhold til national lovgivning på deres område. Med henblik herpå skal denne begrænsede administrative gyldighedsperiode være lig med eller kortere end den administrative gyldighed af den midlertidige opholdstilladelse eller af den midlertidige beskyttelse eller behørige beskyttelse.	***udgår***

Or. en

Ændringsforslag 471
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 3 – litra b

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
b) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder på tidspunktet for indgivelse af ansøgningen.	b) at ansøgeren har sin sædvanlige bopæl i den medlemsstat, der udsteder kørekortet, eller fremlægger bevis for at have været studerende dér i mindst seks måneder på tidspunktet for indgivelse af ansøgningen***, og at udstedelsesprocessen***

er afsluttet.

Or. en

Ændringsforslag 472
Dominique Riquet

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***kan*** medlemsstaterne ***forlange*** kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i ***stedet for*** den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.	Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***forlanger*** medlemsstaterne kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i ***form af en begrundet lægeerklæring udfyldt af en lægelig myndighed med relevant kompetence i betragtning af kompleksiteten af den eller de eventuelle funktionsnedsættelser som omhandlet i bilag III hos føreren ud over*** den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser. ***Medlemsstaterne bør fastlægge, hvilken lægelig myndighed der er ansvarlig for denne lægeundersøgelse, og hvordan den skal foregå.***

Or. fr

Ændringsforslag 473
Bergur Løkke Rasmussen

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE	Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE

kan medlemsstaterne ***forlange*** kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.	kan medlemsstaterne***:***
	a) forlange kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser ***eller***
	b) fastsætte en national mekanisme, som gør det muligt for de kompetente sundhedsmyndigheder at sikre, at der skrides til handling over for væsentlige ændringer i den fysiske eller mentale egnethed med henblik på at overholde de i bilag III fastsatte minimumsstandarder for fysisk og mental egnethed.

Or. en

Begrundelse

Forslaget om at indføre en selvevaluering i forbindelse med hver fornyelse af et kørekort hele livet vil føre til en stor administrativ byrde for borgerne og myndighederne, selv om der tilsyneladende ikke findes væsentlige data, som underbygger, at hyppigere lægekontroller vil forbedre trafiksikkerheden eller reducere antallet af trafikdræbte på en måde, der står mål med den administrative byrde, som dette forslag vil medføre.

Ændringsforslag 474
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE kan medlemsstaterne forlange kontrol af, at	Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE kan medlemsstaterne forlange kontrol af, at

mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.	mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser. ***Medlemsstaterne kan fastsætte obligatoriske genopfriskningskurser med instruktører samt anvende køresimulatorer til at opdatere deres færdigheder som en betingelse for at afslutte fornyelsesprocessen.***

Or. en

Ændringsforslag 475
Marianne Vind

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved udstedelse ***eller fornyelse*** af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***kan*** medlemsstaterne ***forlange*** kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt***, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.***	Ved udstedelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***forlanger*** medlemsstaterne kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt.

Or. en

Begrundelse

Forslaget om at indføre en selvevaluering i forbindelse med hver fornyelse af et kørekort hele livet vil føre til en stor administrativ byrde for borgerne og myndighederne, selv om der tilsyneladende ikke findes væsentlige data, som underbygger, at hyppigere lægekontroller vil forbedre trafiksikkerheden eller reducere antallet af trafikdræbte på en måde, der står mål med den administrative byrde, som dette forslag vil medføre. Det bør derfor være obligatorisk på tidspunktet for kørekortets udstedelse, og der bør indføres mere fleksible systemer i forbindelse med fornyelsen af et kørekort.

Ændringsforslag 476
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***kan*** medlemsstaterne ***forlange*** kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt***, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser***.	Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***forlanger*** medlemsstaterne kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt.

Or. it

Ændringsforslag 477
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***kan*** medlemsstaterne ***forlange*** kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt***, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag***. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.	Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***forlanger*** medlemsstaterne kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.

Or. en

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

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***kan*** medlemsstaterne ***forlange*** kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt***, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag***. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.	Ved udstedelse eller fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE ***forlanger*** medlemsstaterne kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.

Or. en

Begrundelse

Vi er imod enhver selvevaluering i tilknytning til udstedelse eller fornyelse af kørekort.

Ændringsforslag 479
Erik Bergkvist

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ved udstedelse ***eller fornyelse*** af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE kan medlemsstaterne forlange kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.	Ved udstedelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE kan medlemsstaterne forlange kontrol af, at mindstekravene med hensyn til fysisk og psykisk egnethed til at føre motorkøretøj, jf. bilag III, er opfyldt, i stedet for den selvevaluering, der er fastsat i punkt 3 i nævnte bilag. I så fald omfatter lægeundersøgelsen alle de i bilag III anførte medicinske funktionsnedsættelser.

Or. en

Begrundelse

Lægens underretningspligt, dvs. kravet om, at alle læger skal indberette til kørekortmyndigheden, hvis patienten anses for at være medicinsk uegnet til at besidde et kørekort, er tilstrækkeligt til at kontrollere enkeltpersoners helbredstilstand. Indførelse af medicinske certifikater for alle kørekortfornyelser vil betyde en uforholdsmæssig byrde for sundhedssektoren, som ikke står mål med fordelen.

Ændringsforslag 480
Marianne Vind

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 1 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Ved fornyelse af kørekort til kategori A, A1, A2, AM, B, B1 og BE kan medlemsstaterne i stedet for en undersøgelse
	a) forlange, at indehaveren udfylder en selvevalueringsformular, som omfatter alle medicinske forhold nævnt i bilag III, eller
	b) fastsætte en national mekanisme, som gør det muligt for de kompetente sundhedsmyndigheder at sikre, at der skrides til handling over for væsentlige ændringer i den fysiske eller mentale egnethed med henblik på at overholde de i bilag III fastsatte minimumsstandarder for fysisk og mental egnethed.

Or. en

Begrundelse

Forslaget om at indføre en selvevaluering i forbindelse med hver fornyelse af et kørekort hele livet vil føre til en stor administrativ byrde for borgerne og myndighederne, selv om der tilsyneladende ikke findes væsentlige data, som underbygger, at hyppigere lægekontroller vil forbedre trafiksikkerheden eller reducere antallet af trafikdræbte på en måde, der står mål med den administrative byrde, som dette forslag vil medføre. Det bør derfor være obligatorisk på tidspunktet for kørekortets udstedelse, og der bør indføres mere fleksible systemer i forbindelse med fornyelsen af et kørekort.

Ændringsforslag 481
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 – afsnit 2

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Kommissionen vedtager senest den [vedtagelsesdato + 18 måneder] gennemførelsesretsakter, der fastsætter indholdet af den i punkt 3 i bilag III omhandlede selvevaluering, og som omfatter alle de i nævnte bilag anførte medicinske funktionsnedsættelser. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 22, stk. 2.	***udgår***

Or. it

Ændringsforslag 482
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6a. Medlemsstaterne skal fastsætte evidensbaserede retningslinjer for almenpraktiserende læger og huslæger med sigte på at finde frem til dem, der kan udgøre en risiko bag rettet, og skal handle i koordinering med de udstedende myndigheder.

Or. en

Ændringsforslag 483
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 6 b (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	6b. Medlemsstaterne skal udarbejde nationale sensibilitetskampagner for at gøre offentligheden opmærksom på mentale eller fysiske signaler, som kan gøre det farligt for en person at føre et køretøj.

Or. en

Ændringsforslag 484
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 7 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ingen person må være indehaver af mere end ét fysisk kørekort***. En person kan dog være indehaver af flere*** mobilkørekort, forudsat at disse er udstedt af den samme medlemsstat.	Ingen person må være indehaver af mere end ét fysisk kørekort ***og et*** mobilkørekort***.*** ***En person kan dog være indehaver af adskillige digitale kopier af det samme mobilkørekort,*** forudsat at disse er udstedt af den samme medlemsstat.

Or. en

Ændringsforslag 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

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 7 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ingen person må være indehaver af mere end ét ***fysisk*** kørekort. En person kan dog ***være indehaver af flere*** mobilkørekort***, forudsat at disse er udstedt af den samme medlemsstat***.	Ingen person må være indehaver af mere end ét kørekort. En person kan dog ***gemme et*** mobilkørekort ***på flere enheder***.

Or. en

Ændringsforslag 486
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 7 – afsnit 1

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
Ingen person må være indehaver af mere end ét fysisk kørekort***. En person kan dog være indehaver af flere*** mobilkørekort***, forudsat at disse er udstedt af den samme medlemsstat***.	Ingen person må være indehaver af mere end ét fysisk kørekort. ***Et*** mobilkørekort ***kan vises på flere mobile enheder***.

Or. it

Ændringsforslag 487
Markus Ferber

Forslag til direktiv
Artikel 10 – stk. 8 a (nyt)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	8a. Kommissionen skal på baggrund af ekspertrådgivning udarbejde et online undervisningskursus for almenpraktiserende læger, som gør det muligt for dem at vurdere alle aspekter af en ansøgers egnethed som bilist.

Or. en

Begrundelse

Erhvervschauffører er i øjeblikket ofte nødt til at gå til flere læger for at få en vurdering af deres egnethed som bilister. Onlineundervisning vil gøre det muligt for almenpraktiserende læger at blive en "kvikskranke".

Ændringsforslag 488
Achille Variati

Forslag til direktiv
Artikel 10 a (ny)

Kommissionens forslag	*Ændringsforslag*
	Artikel 10a
	Overensstemmelse med minimumsstandarderne for fysisk og mental egnethed
	1. Inden kørekortet udstedes, skal ansøgeren gennemgå en lægeundersøgelse, hvor der anvendes minimumsstandarderne for fysisk og mental egnethed, og som omfatter alle de medicinske tilstande, der er omhandlet i bilag III. Hvad angår kategori AM-kørekort, gælder dette kun, hvis medlemsstaten har krævet det i medfør af artikel 10, stk. 1, litra b).
	2. Inden kørekortet fornys, skal indehaveren gennemgå en lægeundersøgelse vedrørende alle medicinske tilstande, der er omhandlet i bilag III.

Or. it