

Брюксел, 3 юли 2024 г.
(OR. en)

10630/24

Междуетноститутуционално досие:
2023/0053(COD)

CODEC 1421
TRANS 270
PE 156

ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Предложение за ДИРЕКТИВА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията – Резултати от първото четене в Европейския парламент (Страсбург, 26 – 28 февруари 2024 г.)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Докладчикът Karima DELLI (Greens/EFA, FR) представи от името на комисията по транспорт и туризъм (TRAN) доклад по посоченото по-горе предложение за директива, който съдържа 237 изменения (изменения 1 – 237) на предложението.

Освен това групата на ЕНП внесе 32 изменения (изменения 238 – 241 и 305 – 332), групата на Европейските консерватори и реформисти внесе 22 изменения (изменения 242 – 263), групата на Зелените/Европейски свободен алианс внесе осем изменения (изменения 264 – 271), групата на Прогресивния алианс на социалистите и демократите внесе 16 изменения (изменения 272 – 287), групата на ЕЛ внесе 17 изменения (изменения 288 – 304), а редица членове на ЕП от различни политически групи внесоха 11 изменения (изменения 333 – 343).

II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на 28 февруари 2024 г. на пленарно заседание Европейският парламент прие изменения 1 – 3, 5 – 32, 34 – 36, 38 – 42, 44 – 60, 69 – 78, 80 – 86, 88, 89, 91, 94, 95, 97, 99 – 135, 138 – 167, 169 – 179, 184 – 203, 205 – 220, 222 – 237, 242, 243, 247, 253, 256, 258 – 260, 262, 268, 269, 305, 306, 310 – 312, 315, 318, 320 – 329, 331, 335, 338, 339 – 341 на предложението за директива. Други изменения не бяха приети.

Така измененото предложение на Комисията представлява позицията на Парламента на първо четене, която се съдържа в неговата законодателна резолюция, приложена към настоящата бележка.

P9_TA(2024)0095

Свидетелства за управление

Законодателна резолюция на Европейския парламент от 28 февруари 2024 г. относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Европейският парламент,

- като взе предвид предложението на Комисията до Парламента и до Съвета (COM(2023)0127),
 - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението в Парламента (C9-0035/2023),
 - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от 14 юни 2023 г.¹,
 - след консултация с Комитета на регионите,
 - като взе предвид член 59 от своя Правилник за дейността,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм (A9-0445/2023),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
 2. приканва Комисията да се отнесе до него отново, в случай че замени своето предложение с друг текст, внесе или възнамерява да внесе съществени промени в това предложение;
 3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

¹ ОВ С 293, 18.8.2023 г., стр. 133.

Изменение 1

Предложение за директива Съображение -1 (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(-1) Съюзът е решен да постигне целта си за „нулева смъртност“, така че до 2050 г. да няма смъртни случаи, свързани с движението по пътищата, както беше потвърдено в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност от 2020 г. През 2017 г. неформалното заседание на Съвета по транспорт във Валета постигна съгласие, че трайно големият брой смъртни случаи и тежки наранявания по пътищата е голям обществен проблем, и излезе с декларация, в която призова Комисията, наред с други, да изготви засилена политика и правна рамка на Съюза в областта на пътната безопасност за десетилетието след 2020 г., с която да се осигури намаляване на смъртността и да се подобри защитата на участниците в пътното движение, по-специално на уязвимите участници, които най-често стават жертви.

Изменение 2

Предложение за директива Съображение - 1 а (ново)

(-1a) Усилията, предприети досега от публичните органи, доведоха до намаляване на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия от 51 400 през 2001 г. на 19 800 през 2021 г. Тези цифри бяха недостатъчни за постигане на целта на Съюза за намаляване със 75 % на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия между 2001 г. и 2020 г. Освен това напредъкът към намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата, постигнат през първото десетилетие, спря в по-късните периоди.

Изменение 3

Предложение за директива Съображение 2

(2) Настоящата рамка следва да бъде актуализирана, за да бъде съобразена с новата ера и да е устойчива, приобщаваща, интелигентна и издръжлива на сътресения. Тя следва да отчита необходимостта от намаляване на емисиите от транспорта, цифровизацията, демографските тенденции и технологичното развитие с цел засилване на конкурентоспособността на европейската икономика. Важно е да се опростят и цифровизират административните процедури, за да се

(2) Настоящата рамка следва да бъде актуализирана, за да бъде съобразена с новата ера и да е устойчива, приобщаваща, интелигентна и издръжлива на сътресения. Тя следва да отчита необходимостта от намаляване на емисиите **и потреблението на енергия** от транспорта, **включително чрез по-широко въвеждане на превозни средства с алтернативна енергия**, цифровизацията, демографските тенденции и технологичното развитие с цел засилване на конкурентоспособността на

премахнат оставащите пречки, като например административната тежест, пред свободното движение на водачите, установяващи се в държава членка, различна от тази, която издава свидетелството за управление. Хармонизираната рамка на Съюза за стандартните свидетелства за управление следва да обхваща както физическите свидетелства за управление, така и мобилните свидетелства за управление, и да предвижда взаимното им признаване, когато те са били надлежно издадени в съответствие с настоящата директива.

европейската икономика. Важно е да се опростят и цифровизират административните процедури, за да се премахнат оставащите пречки, като например административната тежест, пред свободното движение на водачите, установяващи се в държава членка, различна от тази, която издава свидетелството за управление. Хармонизираната рамка на Съюза за стандартните свидетелства за управление следва да обхваща както физическите свидетелства за управление, така и мобилните свидетелства за управление **за всички категории**, и да предвижда взаимното им признаване, когато те са били надлежно издадени в съответствие с настоящата директива.

Изменение 5

Предложение за директива Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

(4) Следва да се гарантира, че обработването на лични данни за целите на прилагането на настоящата директива е в съответствие с рамката на Съюза за защита на данните, и по-специално с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета⁵³.

⁵³ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и

Изменение

(4) Следва да се гарантира, че обработването на лични данни за целите на прилагането на настоящата директива е в съответствие с рамката на Съюза за защита на данните, и по-специално с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета⁵³ **и Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета^{53а}**.

⁵³ Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и

относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

53а Директива 2002/58/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 12 юли 2002 г. относно обработката на лични данни и защита на правото на неприкосновеност на личния живот в сектора на електронните комуникации (ОВ L 201, 31.7.2002 г., стр. 37).

Изменение 6

Предложение за директива Съображение 5

Текст, предложен от Комисията

(5) С настоящата директива се установява правно основание за съхраняването на задължителен набор от лични данни във физическите свидетелства за управление и техните микрочипове или кодове QR, както и в мобилните свидетелства за управление, за да се гарантира високо равнище на пътната безопасност в целия Съюз и в съответствие с член 6, параграф 1, буква д) и, когато е приложимо, член 9, параграф 2, буква ж) от Регламент (ЕС) 2016/679. Тези данни следва да се ограничават до това, което е необходимо, за да се докаже правото на управление на дадено лице, да се установи това лице и да се проверят неговите права на управление и самоличност. С настоящата директива се предвиждат и допълнителни гаранции, за да се осигури защитата на личните данни, разкрити по време на процеса на проверка.

Изменение

(5) С настоящата директива се установява правно основание за съхраняването на задължителен набор от лични данни във физическите свидетелства за управление и техните микрочипове или кодове QR, както и в мобилните свидетелства за управление **за целите на доказването и проверката на правото на управление и самоличността на дадено лице**, за да се гарантира високо равнище на пътната безопасност в целия Съюз и в съответствие с член 6, параграф 1, буква д) и когато е приложимо, член 9, параграф 2, буква ж) от Регламент (ЕС) 2016/679. Тези данни следва да се ограничават до това, което е необходимо, за да се докаже правото на управление на дадено лице, да се установи това лице и да се проверят неговите права на управление и самоличност. С настоящата директива се предвиждат и допълнителни гаранции, за да се осигури защитата на личните данни, разкрити по време на

Изменение 7

Предложение за директива Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) За да се осигури правна яснота и да се гарантира плавният преход между настоящата директива и Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелства за управление на превозни средства⁵⁴, държавите членки следва да могат да съхраняват допълнителни лични данни в микрочип, ако това е предвидено в националното законодателство, което е в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679. Настоящата директива обаче не служи като правно основание за включването на такива допълнителни данни.

⁵⁴ Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18).

Изменение

(6) За да се осигури правна яснота и да се гарантира плавният преход между настоящата директива и Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелства за управление на превозни средства, държавите членки следва да могат да съхраняват допълнителни лични данни в микрочип, ако това е предвидено в националното законодателство, което е в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679. ***Във всеки случай всички данни, съхранявани в такъв микрочип, следва да се пазят само до края на срока на валидност на свидетелството за управление.*** Настоящата директива обаче не служи като правно основание за включването на такива допълнителни данни.

⁵⁴ Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 20 декември 2006 г. относно свидетелства за управление на превозни средства (ОВ L 403, 30.12.2006 г., стр. 18).

Изменение 8

Предложение за директива Съображение 8 а (ново)

(8а) Мобилното свидетелство за управление следва да гарантира най-високо ниво на сигурност за личните данни, използвани за идентификация и удостоверяване на автентичността, независимо от това дали тези данни се съхраняват локално, в децентрализирани регистри, или посредством услуги в облак, и като се вземат предвид различните равнища на риск. Въпреки необходимостта от строго удостоверяване на автентичността на ползвателя използването на биометрични данни за идентифициране и удостоверяване на автентичността на лични данни не следва да бъде предварително условие за използването на мобилното свидетелство за управление. Биометричните данни, използвани за целите на удостоверяване на автентичността на дадено физическо лице съгласно Регламент 2016/679, не следва да се съхраняват с използване на решения в облак без изричното съгласие на потребителя. Използването на биометричните данни следва да бъде ограничено до определени сценарии, описани в член 9 от настоящия регламент, като за него се изискват организационни мерки и мерки за сигурност, съобразени с риска, който това обработване може да породии за правата и свободите на физическите лица, и съответстващи на Регламент 2016/679.

Изменение 9

Предложение за директива
Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) Цифровата трансформация е един от приоритетите на Съюза. В случая на автомобилния транспорт това ще допринесе за премахването на оставащите административни пречки пред свободното движение на хора, като например свързаните с продължителността на издаването на физически свидетелства за управление. Поради това следва да се създаде отделен стандарт на Съюза за мобилните свидетелства за управление, издавани в рамките на Съюза. За да се улесни цифровата трансформация, мобилните свидетелства за управление следва да се издават **по подразбиране** от [дата на приемане + 4 години], без да се засяга правото на кандидата да придобие или физическо свидетелство за управление, или и **двете едновременно**.

Изменение

(10) Цифровата трансформация е един от приоритетите на Съюза. В случая на автомобилния транспорт това ще допринесе за премахването на оставащите административни пречки пред свободното движение на хора, като например свързаните с продължителността на издаването на физически свидетелства за управление. Поради това следва да се създаде отделен стандарт на Съюза за мобилните свидетелства за управление, издавани в рамките на Съюза. За да се улесни цифровата трансформация, мобилните свидетелства за управление следва да се издават **в допълнение към физическите свидетелства за управление** от [дата на приемане + 4 години], без да се засяга правото на кандидата да **се откаже от физическо или от цифрово свидетелство за управление**. Кандидатът следва да има право по всяко време да придобие вида свидетелство за управление, от който първоначално се е отказал. Дискреционният подход следва да остане правило, като същевременно се гарантира, че кандидатите имат равен достъп до физическия и мобилния формат от икономическа и оперативна гледна точка. Ето защо по никакъв начин не следва да се дава отрицателен стимул за избор на физическо свидетелство за управление, като по-специално за кандидатите, които не могат или не желаят да придобият мобилно свидетелство за управление, следва да се запази достъпът до физическо свидетелство за управление. Държавите членки следва да гарантират, че физическото свидетелство за управление се издава или **преиздава без неоправдано**

забавяне и не по-късно от 2 седмици от датата, на която е заявено.

Изменение 10

Предложение за директива Съображение 11

Текст, предложен от Комисията

(11) Мобилното свидетелство за управление следва не само да съдържа информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление, но също така и информация, която **позволява да се провери** автентичността на данните, и еднократно използваем буквено-цифров указател за извличането им. Въпреки това следва да се гарантира, че дори в такива случаи количеството на предоставените лични данни е ограничено до това, което би било показано върху физическото свидетелство за управление, и това, което е строго необходимо за проверката на автентичността на тези данни. Тези допълнителни данни следва да бъдат различни, в случай че дадено лице притежава няколко мобилни свидетелства за управление, което е възможно, при условие че те са издадени от същата държава членка.

Изменение

(11) Мобилното свидетелство за управление следва не само да съдържа информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление, но също така и информация, която **прави възможна проверката на** автентичността на данните и **на** еднократно използваем буквено-цифров указател за извличането им. Въпреки това следва да се гарантира, че дори в такива случаи количеството на предоставените лични данни е ограничено до това, което би било показано върху физическото свидетелство за управление, и това, което е строго необходимо за проверката на автентичността на тези данни, **по-специално електронния подпис на органа, издаващ свидетелството за управление**. Тези допълнителни данни следва да бъдат различни, в случай че дадено лице притежава няколко мобилни свидетелства за управление, което е възможно, при условие че те са издадени от същата държава членка.

Изменение 11

Предложение за директива Съображение 12

(12) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се определя визия за ЕС за значително подобряване на устойчивостта на мобилността и транспорта. Емисиите от сектора на автомобилния транспорт включват емисиите на парникови газове, замърсителите на въздуха, шума и пластмасовите микрочастици от износването на гумите и пътищата. Стилът на управление оказва влияние върху тези емисии, като е възможно отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Поради това обучението за управление следва да **подготвя** водачите така, че да намаляват въздействието си върху емисиите, както и да ги **подготви** за управление на превозни средства с нулеви емисии.

(12) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се определя визия за ЕС за значително подобряване на устойчивостта на мобилността и транспорта. Емисиите от сектора на автомобилния транспорт включват емисиите на парникови газове, замърсителите на въздуха, шума и пластмасовите микрочастици от износването на гумите и пътищата. **По-голямото присъствие на превозни средства с алтернативни горива е от ключово значение за зеления преход. Възможността нови модели с по-високо тегло да бъдат налични при свидетелствата за управление за категории B, C или D следва да се вземе предвид в настоящата директива.** Стилът на управление оказва влияние върху тези емисии, като е възможно отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Поради това обучението за управление **и изпитването** следва да **подготвят** водачите така, че да намаляват въздействието си върху емисиите, **включително чрез екологично управление**, както и да ги **подготвят** за управление на превозни средства с нулеви **или ниски** емисии.

Изменение 12

Предложение за директива Съображение 13 а (ново)

(13а) Националните или регионалните различия по отношение на категоризацията на линейките и

категориите свидетелства, необходими за управлението на такива превозни средства, създават риск от нарушаване на трансграничното движение или движението в рамките на една и съща държава членка. Следователно линейките следва да бъдат обект на специално третиране съгласно настоящата директива. Поради това следва да се разреши управлението на линейки със свидетелство за управление от категория В в целия Съюз, при условие че разрешеното тегло на линейката не надвишава 4 250 kg, две години след първоначалното издаване на свидетелство за управление за категория В.

Изменение 13

Предложение за директива Съображение 14 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14а) Индивидуалните транспортни средства играят ключова роля за задоволяване на потребностите от мобилност на милиони европейски граждани, особено в селските райони и за лицата с намалена подвижност. Въпреки това в някои случаи пречка се създава поради ценовата достъпност на свидетелството за управление. Държавите членки следва да обмислят дали в градските, крайградските и селските райони да не се развие подходяща инфраструктура, необходима за намаляване на пътните произшествия и задръстванията, както и целенасочени политики и схеми за подкрепа за хората,

изложени на риск от транспортна бедност.

Изменение 14

Предложение за директива Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) В съответствие с Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания от 13 декември 2006 г., по която ЕС е страна от 21 януари 2011 г., следва да се приемат специални разпоредби, за да се улесни управлението на превозни средства от хора с увреждания. Във връзка с това, с предварителното съгласие на Комисията, на държавите членки следва да се разреши да изключат от прилагането на член 6 някои специфични типове превозни средства със силово задвижване.

Изменение

(15) В съответствие с Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания от 13 декември 2006 г., по която ЕС е страна от 21 януари 2011 г., следва да се приемат специални разпоредби, за да се улесни управлението на превозни средства от хора с увреждания. **Освен това лицата с ограничена подвижност, независимо от способността си да управляват превозно средство, трябва да могат да упражняват правата си на мобилност, за да се избегне транспортна бедност. Осигуряването на възможност за упражняване на тези права на мобилност може да включва използването на адаптирани индивидуални или колективни превозни средства, включително специални функции или оборудване, и подходяща инфраструктура, включително в селските райони.** Във връзка с това, с предварителното съгласие на Комисията, на държавите членки следва да се разреши да изключат от прилагането на член 6 някои специфични типове превозни средства със силово задвижване.

Изменение 15

**Предложение за директива
Съображение 16**

Текст, предложен от Комисията

(16) Минималната възраст на кандидатите за различните категории свидетелства за управление следва да бъде определена на равнището на Съюза. Независимо от това на държавите членки следва да се разреши да определят по-висока възрастова граница за управлението на определени категории превозни средства с цел по-нататъшно подобряване на пътната безопасност. **При изключителни обстоятелства** на държавите членки следва да се разреши да определят по-ниски възрастови граници, за да вземат предвид националните особености, по-специално, за да се даде възможност за управление на превозни средства, свързани с противопожарните служби и поддържането на обществения ред, или за изпълнение на пилотни проекти, свързани с нови технологии за превозни средства.

Изменение

(16) Минималната възраст на кандидатите за различните категории свидетелства за управление следва да бъде определена на равнището на Съюза. Независимо от това на държавите членки следва да се разреши да определят по-висока възрастова граница за управлението на определени категории превозни средства с цел по-нататъшно подобряване на пътната безопасност. На държавите членки следва да се разреши **по изключение** да определят по-ниски възрастови граници, за да вземат предвид националните особености, по-специално, за да се даде възможност за управление на превозни средства, свързани с противопожарните служби, **гражданската защита** и поддържането на обществения ред, или за изпълнение на пилотни проекти, свързани с нови технологии за превозни средства.

Изменение 16

**Предложение за директива
Съображение 16 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16а) Активната мобилност, която включва ходене пеша, използване на велосипеди или електрически велосипеди и други леки транспортни средства, като електрически скутери, става все по-популярна предвид зеления преход. Ползвателите на такива превозни средства все по-често се движат по европейските

пътища и ги споделят с други индивидуални транспортни средства. Най-младите потребители, които все по-често ползват особено електрически скутери, често ги използват, без да имат подходящи познания за приложимите норми, тъй като все още не са придобили свидетелство за управление за никоя категория. Това води до увеличаване на броя на злополуките, в които участват електрически скутери, като основните жертви са както пешеходци, така и ползватели на електрически скутери. Като се имат предвид общите предизвикателства, свързани с пътната безопасност, държавите членки следва да въведат в учебните си програми съобразено с възрастта обучение по правилника за движение по пътищата и за осведомяване относно рисковете, така че да се подобри пътната безопасност. Това следва да гарантира широкоразпространени и всеобхватни познания по мерките за безопасност, например използването на предпазни колани и каски, и по-специално за участието в движението на уязвими ползватели на пътя, като пешеходци, велосипедисти или водачи на електрически скутери, както и за безопасното взаимодействие с моторни превозни средства. Държавите членки биха могли да въведат допълнителни мерки и схеми за ползвателите на превозни средства за лична мобилност с оглед намаляване на пътнотранспортните произшествия и подобряване на правилата за пътна безопасност и осведомеността за риска.

Изменение 17

**Предложение за директива
Съображение 16 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16б) От полза за пътната безопасност може да е да се комбинират подходящата минимална възраст за свидетелствата за управление във всяка категория, която да улеснява както мобилността на младите водачи, така и навременния им достъп до професионално шофиране, и по-строгите условия за начинаещите водачи по отношение, наред с другото, на ограниченията за употребата на алкохол.

Изменение 18

**Предложение за директива
Съображение 16 в (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16в) Оценката на годността на водача за безопасно шофиране следва да се извършва въз основа на конкретни критерии, като се взема предвид по-специално медицинското му състояние. Решенията за ограничаване, временно или постоянно отнемане или анулиране на свидетелства за управление следва да се вземат индивидуално и да се основават на обективните резултати от изпити и тестове. Всяка форма на дискриминация срещу правоспособни водачи единствено въз основа на възрастта следва да бъде неприемлива.

Изменение 19

Предложение за директива Съображение 16 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(16г) Правото на свидетелство за управление е гаранция за свобода на движение и за участие в икономическия и социалния живот, особено в селските и по-малко урбанизирани райони с ограничена мрежа на обществен транспорт. Особено за възрастните и самотните хора, лицата с намалена подвижност или лицата с увреждания индивидуалният транспорт е важен елемент, подпомагащ тяхното независимо и автономно съществуване. Ограниченията върху правото на притежаване на свидетелство за управление трябва да се основават на обективни критерии, определени на индивидуална основа, и не трябва да водят до риск от дискриминация.

Изменение 20

Предложение за директива Съображение 17

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(17) Следва да се създаде система с етапи — а именно установяване на правото на свидетелство за управление от категория В като предпоставка кандидатът да придобие право да притежава някои други категории — и съответствия между категориите. Тази система следва да бъде **частично** обвързваща за всички държави членки,

(17) Следва да се създаде система с етапи — а именно установяване на правото на свидетелство за управление от категория В като предпоставка кандидатът да придобие право да притежава някои други категории — и съответствия между категориите, **включително по целесъобразност минимална продължителност на**

но също така следва да предоставя на държавите членки възможността да я прилагат помежду си на съответните им територии. На държавите членки следва също така да бъде разрешено да установят определени съответствия, ограничени само до тяхната собствена територия.

опита, преди това да стане допустимо. Тази система следва да бъде обвързваща за всички държави членки, но също така следва да предоставя на държавите членки възможността да я прилагат помежду си на съответните им територии. На държавите членки следва също така да бъде разрешено да установят определени съответствия, ограничени само до тяхната собствена територия.

Изменения 242 и 305

Предложение за директива Съображение 18

Текст, предложен от Комисията

(18) От съображения, свързани с пътната безопасност, е необходимо да се определят минималните изисквания за издаване на свидетелство за управление. Стандартите за изпитите за управление и за издаването на свидетелства за управление следва да бъдат хармонизирани. За тази цел следва да се уточнят знанията, уменията и поведението, свързани с управлението на превозни средства със силово задвижване, изпитът за управление следва да се основава на тези понятия и да се определят минималните стандарти за **физическа и психическа** годност за управление на такива превозни средства.

Изменение

(18) От съображения, свързани с пътната безопасност, е необходимо да се определят минималните изисквания за издаване на свидетелство за управление. Стандартите за изпитите за управление и за издаването на свидетелства за управление следва да бъдат хармонизирани. За тази цел следва да се уточнят знанията, уменията и поведението, свързани с управлението на превозни средства със силово задвижване, изпитът за управление следва да се основава на тези понятия и да се определят минималните стандарти за годност за управление на такива превозни средства. ***Тези изисквания следва да отчитат различните практики, които се използват във всички държави членки.***

Изменения 243 и 306

Предложение за директива Съображение 18 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(18 а) Понастоящем при издаването на свидетелства за управление за група 1, а именно за водачи на превозни средства от категории A, A1, A2, AM, B, B1 и BE, повечето държави членки са въвели някаква форма на проверка за годност за управление на превозни средства извън проверката на зрението. Тази проверка може да варира от формуляр за самооценка до медицински преглед, извършван от общопрактикуващ лекар, лекар специалист или център за прегледи. При подновяване на свидетелствата за управление за група 1 малко на брой държави членки изискват медицински преглед. Малко на брой са и държавите членки, които са създали национален механизъм за докладване на значителни промени в годността за управление. Като цяло при издаването и подновяването на свидетелства за управление за група 2, а именно за водачи на превозни средства от категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E, изискванията са по-строги и подробни и медицинският преглед е задължителен.

Изменение 21

Предложение за директива Съображение 19

Текст, предложен от Комисията

(19) Доказателството за съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление от водачи на превозни средства, използвани за превоз на хора или стоки, следва да се представя при издаването

Изменение

(19) Доказателството за съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление от водачи на превозни средства, използвани за превоз на хора или стоки, следва да се представя при издаването

на свидетелството за управление и периодично след това. Този редовен контрол в съответствие с националните правила за съответствие с минималните стандарти би допринесъл за свободното движение на хора, би предотвратил нарушаването на конкуренцията и би позволил да се вземе по-добре предвид специфичната отговорност на водачите на такива превозни средства. **На** държавите членки следва **да се разреши** да налагат медицински прегледи като гаранция за съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление на други превозни средства със силово задвижване. От съображения за прозрачност тези прегледи следва да съвпадат с подновяването на свидетелствата за управление.

на свидетелството за управление и периодично след това. Този редовен контрол в съответствие с националните правила за съответствие с минималните стандарти би допринесъл за свободното движение на хора, би предотвратил нарушаването на конкуренцията и би позволил да се вземе по-добре предвид специфичната отговорност на водачите на такива превозни средства. Държавите членки следва да налагат медицински прегледи като гаранция за съответствие с минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление на други превозни средства със силово задвижване. От съображения за прозрачност тези прегледи следва да съвпадат с подновяването на свидетелствата за управление.

Изменение 22

Предложение за директива Съображение 19 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19а) Последните нови медицински технологии допринесоха за подобряване на пътната безопасност. Технологии, които минимизират или елиминират риска, свързан с шофиране при специфични медицински състояния, бяха въведени на пазара и внедрени сред пациентите. Технологиите за наблюдение, като системите за непрекъснат мониторинг на глюкозата (CGM) за хората със захарен диабет, дават възможност на хората да контролират ефективно и непрекъснато медицинското си състояние, като по този начин елиминират риска от шофиране, свързан със съответното заболяване. Освен това технологии като CGM в

момента се разработват и подобряват с бързи темпове, като осигуряват непрекъснато подобряващ се контрол на медицинските състояния и по този начин допринасят за повишаване на пътната безопасност.

Изменение 23

Предложение за директива Съображение 19 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(19б) В своята резолюция от 23 ноември 2022 г. относно профилактиката, управлението и подобрите грижи за диабета в ЕС по случай Световния ден за борба с диабета^{1а} Европейският парламент призова Комисията да преразгледа съответната правна рамка за здравословни и безопасни условия на труд и законодателството в областта на пътната безопасност, за да се избегне по-нататъшна дискриминация на хората с диабет.

^{1а} ОВ С 167, 11.5.2023 г., стр. 36.

Изменение 24

Предложение за директива Съображение 20 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(20а) Опреснителните курсове за опитни водачи могат да подобрят пътната безопасност чрез повишаване на осведомеността и

изискване водачите да придобият допълнителен опит с нови технологични решения като усъвършенстваните системи за подпомагане на водача, полуавтоматизирани и автоматизирани. За тази цел използването на симулатори може да бъде от ключово значение за актуализиране на уменията на опитните водачи. Освен това симулаторите на шофиране биха могли също да пресъздадат неблагоприятни условия и аварийни сценарии и следователно да подобрят способността на водача да реагира и да взема решения в критични ситуации.

Изменение 25

**Предложение за директива
Съображение 20 б (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(20б) Обучението през целия живот е от ключово значение за актуализирането на знанията на опитните водачи, по-специално по отношение на екологичното управление, увеличаването на масата на превозните средства, непрекъснатото технологично развитие на системите за подпомагане на управлението и други автоматизирани устройства и на алтернативните енергоизточници за превозните средства. Ето защо държавите членки се насърчават да разработят модули за обучение на опитни водачи.

Изменение 26

Предложение за директива Съображение 25

Текст, предложен от Комисията

(25) Комисията следва да бъде оправомощена да приеме решение за определяне на третите държави, които гарантират равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, и за предоставяне на възможност на притежателите на свидетелства за управление, издадени от тези държави, да заменят своите свидетелства за управление при сходни условия, както ако те са били издадени от държава членка. Тези условия следва да бъдат подробно описани и ясно определени за всички съответни категории свидетелства за управление.

Изменение

(25) Комисията следва да бъде оправомощена да приеме решение за определяне на третите държави, които гарантират равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, и за предоставяне на възможност на притежателите на свидетелства за управление, издадени от тези държави, да заменят своите свидетелства за управление при сходни условия, както ако те са били издадени от държава членка. ***В това отношение на Комисията следва да бъде позволено да оценява дали дадена трета държава има обучение на професионални водачи, правила за удостоверяване и процедури за изпитване, които са напълно или частично сравними с равнището в Съюза, за да се издаде в крайна сметка удостоверение, сравнимо с удостоверението за професионална компетентност (УПК). Това би могло да позволи на притежателите на тези удостоверения от трети държави да ги заменят за европейско УПК, при условие че преминат допълнително обучение за компетентност. Това удостоверение, в допълнение към свидетелството за управление, би могло да бъде второто задължително изискване за професионалните шофьори, за да могат те да извършват транспортни операции за транспортните предприятия, установени в ЕС.*** Тези условия следва да бъдат подробно описани и ясно определени за всички съответни категории свидетелства за управление.

Изменение 310

(27а) Извънпътната подвижна техника (ИПТ) обхваща голямо разнообразие от машини, които обикновено се използват извън пътя по много начини. Тя включва например строителни и горски машини (екскаватори, товарачи, булдозери и др.), селскостопански и земеделски машини (комбайни, култиватори и др.). Съществуващата директива не се прилага за такава техника. Тя обаче е предмет на смесица от национални разпоредби по отношение на изискваното свидетелство за управление и специалните изисквания за обучение, тъй като тя може да се движи по обществените пътища. Държавите членки следва да си сътрудничат с цел улесняване на използването на извънпътна подвижна техника в целия Съюз, по-специално в трансграничен контекст, при сезонна работа или при работа, извършвана от командировани работници. Комисията следва да създаде платформа за сътрудничество, като покани националните органи и съответните заинтересовани страни с оглед на обобщаването, обработването и разпространението на знания и информация относно най-добрите практики за водачите на превозни средства със специално предназначение, като извънпътната подвижна техника, във всички държави членки. Обсъжданията на платформата за сътрудничество следва да послужат като основа за доклада на Комисията относно последиците от използването на националните разпоредби относно извънпътната подвижна техника и последиците от него за вътрешния пазар и пътната безопасност. Докладът би могъл да бъде

придружен, ако е целесъобразно, от законодателно предложение до Европейския парламент и до Съвета с оглед на улесняване на използването на извънпътна подвижна техника в целия Съюз.

Изменение 27

Предложение за директива Съображение 28

Текст, предложен от Комисията

(28) За **някои** категории свидетелства за управление следва да бъде въведена обща за Съюза схема за управление с придружител, за да се подобри пътната безопасност. Правилата на тази система следва да предоставят възможност на кандидатите да придобиват свидетелства за управление в съответните категории, преди да бъде достигната изискваната минимална възрастова граница. Използването на тези свидетелства за управление обаче следва да бъде обвързано с условието за придружаване от опитен водач. В такива случаи по съображения, свързани с пътната безопасност, на държавите членки следва да бъде разрешено да определят по-строги условия и правила на своята територия по отношение на свидетелствата за управление, които са издали.

Изменение

(28) За категории свидетелства за управление **В, С и С1** следва да бъде въведена обща за Съюза схема за управление с придружител, за да се подобри пътната безопасност. Правилата на тази система следва да предоставят възможност на кандидатите да придобиват свидетелства за управление в съответните категории, преди да бъде достигната изискваната минимална възрастова граница. Използването на тези свидетелства за управление обаче следва да бъде обвързано с условието за придружаване от опитен водач. В такива случаи по съображения, свързани с пътната безопасност, на държавите членки следва да бъде разрешено да определят по-строги условия и правила на своята територия по отношение на свидетелствата за управление, които са издали.

Изменение 28

**Предложение за директива
Съображение 29**

Текст, предложен от Комисията

(29) Без да се засяга общата цел за подобряване на пътната безопасност, схемата за управление с придружител следва да направи професията водач на камион по-достъпна и привлекателна за по-младите поколения, за да се разширят възможностите им за работа и да се спомогне за справяне с недостига на водачи в рамките на Съюза. Поради това тя следва да обхваща свидетелствата за управление от **категория С** и необходимите за тях свидетелства за управление от категория В.

Изменение

(29) Без да се засяга общата цел за подобряване на пътната безопасност, схемата за управление с придружител следва да направи професията водач на камион по-достъпна и привлекателна за по-младите поколения, за да се разширят възможностите им за работа и да се спомогне за справяне с недостига на водачи в рамките на Съюза. Поради това тя следва да обхваща свидетелствата за управление от **категории С и C1** необходимите за тях свидетелства за управление от категория В.

Изменение 29

**Предложение за директива
Съображение 29 а (ново)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(29а) Следва да се стимулира партньорството между професионалните училища и предприятията за транспорт и логистика, включително чрез специфична бюджетна подкрепа от Съюза и използване на приходи, заделени съгласно Директива 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета като мярка срещу недостига на професионални шофьори в Съюза. Това партньорство следва да предлага на бъдещите професионални шофьори възможността да се запознаят по-добре с предимствата и предизвикателствата на професията, да подобрят своите оперативни и

организационни умения и да натрупат опит, включвайки водещи технологии и техники. Формата на тази подкрепа може да включва, наред с другото, съфинансиране от ЕС за получаване на определени квалификации като УПК или специални обучения за бъдещи шофьори.

^{1a} ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>

Изменение 30

Предложение за директива Съображение 30

Текст, предложен от Комисията

(30) Следва да се гарантира, че водачите, които наскоро са придобили свидетелство за управление в дадена категория, не застрашават пътната безопасност поради липса на опит. За тези нови водачи следва да се установи изпитателен срок от две години, **по време на който те** следва да подлежат на по-строги правила и наказания в целия Съюз, когато ги нарушават при управление под въздействието на алкохол. Наказанията за такова поведение следва да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни и тяхната тежест следва да отчита във възможно най-голяма степен средносрочните и дългосрочните цели на Съюза за намаляване наполовина и почти премахване на смъртните случаи и тежките наранявания. Що се отнася до всички други ограничения за новите водачи, държавите членки следва да имат право свободно да прилагат

Изменение

(30) Следва да се гарантира, че водачите, които наскоро са придобили свидетелство за управление в дадена категория, не застрашават пътната безопасност поради липса на опит. За тези нови водачи следва да се установи изпитателен срок от **поне** две години. **В случай че нов водач вече има валидно свидетелство за управление за друга категория, изпитателният срок следва да включва само времето, което може да остане от изпитателния срок за съществуващото свидетелство за управление, но не следва да е по-кратък от 6 месеца. През този период водачите** следва да подлежат на по-строги правила и наказания в целия Съюз, когато ги нарушават **например** при управление под въздействието на алкохол или наркотици, превишават разрешената скорост, използват неразрешени превозни средства, не използват оборудване за безопасност

допълнителни правила на своята територия.

или шофират без валидно свидетелство за управление. Може да се наложи правоприлагащите органи да установят технически праг на нулева толерантност за ефективно измерване на тези стойности, който не следва да бъде по-висок от 0,2 g/ml, за да се вземе предвид случайната експозиция на алкохол. Наказанията за такова поведение следва да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни и тяхната тежест следва да отчита във възможно най-голяма степен средносрочните и дългосрочните цели на Съюза за намаляване наполовина и почти премахване на смъртните случаи и тежките наранявания. Що се отнася до всички други ограничения за новите водачи, държавите членки следва да имат право свободно да прилагат допълнителни правила на своята територия.

Изменение 31

Предложение за директива Съображение 31

Текст, предложен от Комисията

(31) Следва да се определят минимални стандарти относно достъпа до професията на изпитващ, както и относно изискванията за обучение на изпитващия, за да се подобрят знанията и уменията на изпитващите, и с това да се осигури по-обективно оценяване на кандидатите за свидетелства за управление и постигане на по-голяма степен на хармонизиране на изпитите за управление. Освен това на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приема делегирани актове за изменение и адаптиране на

Изменение

(31) Следва да се определят минимални стандарти относно достъпа до професията на изпитващ, както и относно изискванията за обучение на изпитващия, **включително обучение за осъзнаване на опасностите**, за да се подобрят знанията и уменията на изпитващите, и с това да се осигури по-обективно оценяване на кандидатите за свидетелства за управление и постигане на по-голяма степен на хармонизиране на изпитите за управление. Освен това на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приема

тези минимални стандарти към всяко техническо, оперативно или научно развитие в тази област, когато възникне необходимост.

делегиран актове за изменение и адаптиране на тези минимални стандарти към всяко техническо, оперативно или научно развитие в тази област, **включително нови усъвършенствани системи за подпомагане на водача**, когато възникне необходимост.

Изменение 32

Предложение за директива Съображение 32

Текст, предложен от Комисията

(32) Понятието „обичайно пребиваване“ следва да бъде определени по начин, който дава възможност за разрешаване на проблеми, възникващи, когато не е възможно да се установи обичайно пребиваване въз основа на професионални или семейни връзки. Необходимо е също така да се предвиди възможност кандидатите да полагат теоретични или практически изпити в държавата членка, на която са граждани, в случаите когато тяхната държава членка на обичайно пребиваване не предоставя възможност за полагане на тези изпити на официалния език на първата държава членка. **Следва** да се установят специфични правила за дипломатите и техните семейства, когато тяхната мисия изисква от тях да живеят в чужбина за продължителен период от време.

Изменение

(32) Понятието „обичайно пребиваване“ следва да бъде определени по начин, който дава възможност за разрешаване на проблеми, възникващи, когато не е възможно да се установи обичайно пребиваване въз основа на професионални или семейни връзки. Необходимо е също така да се предвиди възможност кандидатите да полагат теоретични или практически изпити в държавата членка, на която са граждани, в случаите когато тяхната държава членка на обичайно пребиваване не предоставя възможност за полагане на тези изпити на официалния език на първата държава членка. **Може** да се установят специфични правила за дипломатите и техните семейства, когато тяхната мисия изисква от тях да живеят в чужбина за продължителен период от време, **при условие че това не е свързано с допълнителни рискове за пътната безопасност.**

Изменения 247 и 311

Предложение за директива Съображение 35 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(35а) По време на подготовката за преразглеждането на настоящата директива Комисията следва да вземе предвид в максимална степен обстоятелството, че държавите членки се сблъскват с различни географски и обществени предизвикателства, когато се стремят да подобрят пътната безопасност. Всъщност някои държави членки успешно се стремят да гарантират правоприлагането на правилата за движение по пътищата чрез т.нар. системи с контролни точки, докато други избират различни методи, например незабавно налагане на по-строги санкции или влагане на повече усилия в целенасочени кампании за правоприлагане и превенция. Освен това следва да се вземе предвид и фактът, че самите системи с контролни точки могат да се различават значително в отделните държавите членки, които са избрали да ги прилагат. Поради това ресурсите и вниманието следва да бъдат насочени към други мерки, които могат да повишат пътната безопасност, като същевременно позволяват на държавите членки да предприемат мерки за справяне с различните предизвикателства пред тях по начини, които считат за най-ефективни.

Изменение 34

Предложение за директива
Съображение 35 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(35б) Държавите членки следва в еднаква степен да споделят данни за своите най-добри практики по отношение на мерките за пътна безопасност и обученията за осведоменост за риска, особено за нови водачи и в рамките на обучението през целия живот, по отношение на използването на система за подпомагане според възрастовата група чрез интервенции с обратна връзка с доказателство за участие и препоръки, предоставени от инструктор по управление на МПС, пътен психолог или изпитващ по управление на МПС, както и по отношение на мерките за повишаване на пътната безопасност сред уязвимите участници в движението.

Изменение 35

Предложение за директива
Съображение 37

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(37) В контекста на постепенната цифровизация и автоматизация и на все по-строгите изисквания за намаляване на емисиите на автомобилния транспорт, както и на постоянния технологичен напредък в областта на превозните средства със силово задвижване, е необходимо всички водачи да получават актуални знания във връзка с пътната безопасност и информацията относно устойчивостта. **Насърчаването на обучението през**

(37) В контекста на постепенната цифровизация и автоматизация и на все по-строгите изисквания за намаляване на емисиите на автомобилния транспорт, както и на постоянния технологичен напредък в областта на превозните средства със силово задвижване, е необходимо всички водачи да получават актуални знания във връзка с **новите технологии и** пътната безопасност и информацията относно устойчивостта. **Държавите**

целия живот може да бъде от ключово значение за актуализирането на уменията на опитните водачи по отношение на пътната безопасност, новите технологии, екологичното управление, което подобрява горивната ефективност и намалява емисиите, и управлението на скоростта.

членки следва да се стремят да насърчават обучението на водачите през целия живот и да стимулират посещаването на курсове за безопасно шофиране, включително чрез интервенции с обратна връзка с доказателство за участие и препоръки, предоставени от инструктор по управление на МПС, пътен психолог или изпитващ по управление на МПС, които могат да допринесат за по-приобщаваща мобилност. Това може да бъде от ключово значение за актуализирането на уменията на опитните водачи по отношение на пътната безопасност, новите технологии, екологичното управление, което подобрява горивната ефективност и намалява емисиите, и управлението на скоростта.

Изменение 36

Предложение за директива

Член 1 – параграф 1 – буква г

Текст, предложен от Комисията

г) някои аспекти, приложими за новите водачи.

Изменение

г) някои аспекти, приложими ***inter alia*** за новите водачи.

Изменение 312

Предложение за директива

Член 1 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Настоящата директива ***не се прилага за превозни средства със силово задвижване, движещи се с колела или вериги и разполагащи най-малко с две оси, чиято основна***

Изменение

2. ***Без да се засягат членове 12а и 20 от настоящата директива, нито правото на държавите членки да добавят национални категории към свидетелствата за управление, които***

функция се заключава в теглителната им сила, специално конструирани да теглят, тласкат, носят или задвижват определени инструменти, машини или ремаркета, използвани във връзка със селскостопански или горскостопански дейности, и при което превозът по шосе на пътници или стоки или тегленето по шосе на превозни средства, предназначени за превоз на пътници или стоки, е само второстепенна функция.

издават в съответствие с приложение I, настоящата директива не се прилага за самоходна подвижна техника, попадаща в обхвата на Директива 2006/42/ЕО, която е конструирана или изработена с цел извършване на работа, например извънпътна подвижна техника, както е определено в [Регламента относно одобряването и надзора на пазара на извънпътна подвижна техника, която се движи по обществени пътища, и за изменение на Регламент (2023/0090(COD))].

Изменение 38

Предложение за директива Член 2 – параграф 1 – точка 1

Текст, предложен от Комисията

(1) „свидетелство за управление“ означава **електронен или физически** документ, който удостоверява правото на управление на превозни средства със силово задвижване и в който се посочват условията, при които притежателят има право да управлява такива превозни средства;

Изменение

(1) „свидетелство за управление“ означава документ, който удостоверява правото на управление на превозни средства със силово задвижване и в който се посочват условията, при които притежателят има право да управлява такива превозни средства, **във физически или в електронен формат, или и двете;**

Изменение 39

Предложение за директива Член 2 – параграф 1 – точка 11 а (нова)

(11а) „линейка“ означава превозно средство от категория М, предназначено за превоз на болни или пострадали лица и имащо специално оборудване за тази цел, както е посочено в „Критерии за категоризация на превозните средства“, „Превозни средства със специално предназначение“ в приложение I, част А, точка 5.3 към Регламент (ЕС) № 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета^{1а};

^{1а} Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

Изменение 40

Предложение за директива

Член 2 – параграф 1 – точка 11 б (нова)

(11б) „кмпинг-автомобил“ означава превозно средство от категория М с жилищно помещение, което съдържа седалки и маса, отделни или съгъваеми легла, приспособления за готвене и

шкафове и пространство за съхраняване на багаж, като всичкото това оборудване е неподвижно закрепено към жилищното помещение, както е посочено в „Критерии за категоризация на превозните средства“, „Превозни средства със специално предназначение“ в приложение I, част А, точка 5.1 към Регламент (ЕС) 2018/858;

Изменение 41

Предложение за директива

Член 2 – параграф 1 – точка 11 в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11в) „превозно средство на алтернативно гориво“^{1а} означава моторно превозно средство, изцяло или частично захранвано с алтернативно гориво, което е одобрено в съответствие с Регламент (ЕС) 2018/858;

Изменение 42

Предложение за директива

Член 2 – параграф 1 – точка 11 г (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(11г) „алтернативни горива“ означава горива или енергоизточници, които поне отчасти служат за заместител на изкопаемите нефтени източници при снабдяването с енергия на транспорта и имат потенциал да

допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор, като тук се включват:

а) електроенергия, консумирана във всички видове електрически превозни средства;

б) водород;

в) природен газ, включително биометан, в газообразна форма (сгъстен природен газ — CNG) и втечнена форма (втечнен природен газ — LNG);

г) втечнен нефтен газ (LPG);

д) механична енергия от бордови системи за съхранение/бордови източници, включително отпадна топлина;

е) всяко друго „неутрално по отношение на CO₂ гориво“, което означава всички горива съгласно определението в Директива 2018/2001, когато емисиите от използваното гориво (eu) могат да се считат за нулеви нетни емисии, което означава например, че еквивалентът на CO₂ на въглерода, включен в химичния състав на използваното гориво (eu), е от биогенен произход и/или е бил уловен, така че да се избегне изпускането му в атмосферата като CO₂, или е уловен от атмосферния въздух, включително:

i) възобновяеми и/или синтетични горива, например биогорива, биогаз, горива от биомаса, възобновяеми течни и газообразни транспортни горива от небιологичен произход (RFNBO) или рециклирани въглеродни горива (RCF);

ii) други горива, които не са изброени в Директива (ЕС) 2018/2001, могат да попаднат в обхвата на определението за неутрално по отношение на CO₂ гориво, при условие че съответстват на посочените

критерии и на критериите за устойчивост в посочената директива и свързаните с нея делегирани актове; както и

iii) смес от две или повече неутрални по отношение на CO₂ горива, като такава смес се счита за неутрално по отношение на CO₂ гориво;

Изменение 44

Предложение за директива Член 3 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. До [дата на приемане + 4 години] държавите членки гарантират, че по подразбиране се издават **само** мобилни свидетелства за управление. До тази дата държавите членки могат да вземат решение да издават мобилни свидетелства за управление.

Изменение

4. До [дата на приемане + 4 години] държавите членки гарантират, че по подразбиране **на кандидатите** се издават **както** мобилни **свидетелства за управление, така и физически** свидетелства за управление. До тази дата държавите членки могат да вземат решение да издават мобилни свидетелства за управление.

Изменение 45

Предложение за директива Член 3 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Чрез дерогация от параграф 4, **по искане на кандидата**, държавите членки **предоставят възможност за**

Изменение

5. Чрез дерогация от параграф 4 държавите членки **предвиждат право на кандидатите при поискване да се**

издаване на физическо свидетелство за управление вместо или заедно с мобилно свидетелство за управление.

откажат или от физическо, или от цифрово свидетелство за управление. Държавите членки улесняват тези искания от страна на кандидатите и не се стремят да оказват влияние върху тях по никакъв начин.

Изменение 46

Предложение за директива Член 3 – параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. Чрез дерогация от параграф 5 държавите членки предоставят на кандидатите, които са се отказали от един от форматите на свидетелството си за управление, посочени в параграф 4, правото да поискат да се издаде или преиздаде отказаният формат. Всяко издаване или преиздаване на отказан формат се предоставя своевременно и не по-късно от 2 седмици от датата на искането на кандидата.

Изменение 47

Предложение за директива Член 4 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. Държавите членки гарантират, че към 19 януари **2030** г. всички физически свидетелства за управление, които са издадени или са в обращение, изпълняват всички изисквания на

4. Държавите членки гарантират, че към 19 януари **2033** г. всички физически свидетелства за управление, които са издадени или са в обращение, изпълняват всички изисквания на

настоящата директива.

настоящата директива.

Изменение 48

Предложение за директива

Член 4 – параграф 5 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки могат да решат да въведат запаметяващо устройство (микрочип) като част от физическото свидетелство за управление. Когато дадена държава членка реши да въведе микрочип като част от своето физическо свидетелство за управление, тя може, когато националното ѝ законодателство, свързано със свидетелствата за управление, предвижда това, да реши също така да съхранява в микрочипа данни в допълнение към посоченото в приложение I, част Г.

Изменение

Държавите членки могат да решат да въведат запаметяващо устройство (микрочип) като част от физическото свидетелство за управление. Когато дадена държава членка реши да въведе микрочип като част от своето физическо свидетелство за управление, тя може, когато националното ѝ законодателство, свързано със свидетелствата за управление, предвижда това, да реши също така да съхранява в микрочипа данни в допълнение към посоченото в приложение I, част Г. **Когато е възможно, срокът на съхранение на личните данни, съхранявани в микрочипа, се съгласува с валидността на свидетелството за управление.**

Изменение 49

Предложение за директива

Член 5 – параграф 2 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Тези приложения се основават на европейските портфейли за цифрова самоличност, издадени в съответствие с Регламент (ЕС) № 910/2014 на

Изменение

Тези приложения се основават на европейските портфейли за цифрова самоличност, издадени в съответствие с Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета⁶²,

Европейския парламент и на Съвета⁶².

като следва да се осигури подходящо ниво на сигурност на въпросните приложения.

⁶² Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73).

⁶² Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 2014 г. относно електронната идентификация и удостоверителните услуги при електронни трансакции на вътрешния пазар (ОВ L 257, 28.8.2014 г., стр. 73).

Изменение 50

Предложение за директива

Член 5 – параграф 3 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки гарантират, че електронните приложения не съдържат повече данни ***или, в случай на използване на буквено-цифров указател за извличането им, не предоставят повече данни*** от посочените в приложение I, част Г.

Изменение

Държавите членки гарантират, че електронните приложения не съдържат повече данни от посочените в приложение I, част Г.

Изменение 51

Предложение за директива

Член 5 – параграф 4 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки гарантират, че личните данни, необходими за проверката на правата на управление на притежателя на мобилно свидетелство за управление, не се съхраняват от

Изменение

Държавите членки гарантират, че личните данни, необходими за проверката на правата на управление на притежателя на мобилно свидетелство за управление, не се съхраняват от

проверяващия орган и че органът, издаващ свидетелството за управление, обработва информацията, получена чрез уведомлението, единствено с цел да отговори на искането за проверка.

проверяващия орган и че органът, издаващ свидетелството за управление, обработва информацията, получена чрез уведомлението, единствено с цел да отговори на искането за проверка.

Обработването на лични данни се извършва в съответствие с регламенти (ЕС) 2016/679 и (ЕС) 2018/1725 и когато е приложимо, в съответствие с Директива 2002/58/ЕО, като се прилагат принципите на „свеждане до минимум на данните“, „ограничаване на целите“ и „защита на данните по замисъл и по подразбиране“, по-специално по отношение на техническите мерки.

Изменение 52

Предложение за директива

Член 5 – параграф 5

Текст, предложен от Комисията

5. Държавите членки информират Комисията за списъка на съответните национални системи, оправомощени да издават данни ***и буквено-цифрови указатели за извличането им*** за мобилните свидетелства за управление. Комисията предоставя на обществеността чрез сигурен канал списъка на тези национални системи на държавите членки, подписана или подпечатана по електронен път и във форма, подходяща за автоматизирана обработка.

Изменение

5. Държавите членки информират Комисията за списъка на съответните национални системи, оправомощени да издават данни за мобилните свидетелства за управление. Комисията предоставя на обществеността чрез сигурен канал списъка на тези национални системи на държавите членки, подписана или подпечатана по електронен път и във форма, подходяща за автоматизирана обработка.

Изменение 53

Предложение за директива
Член 5 – параграф 7

Текст, предложен от Комисията

7. До [дата на приемане + 18 месеца] Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни разпоредби относно оперативната съвместимост, сигурността и изпитването на мобилните свидетелства за управление, включително функциите за проверка и интерфейса с националните системи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

Изменение

7. До [дата на приемане + 18 месеца] Комисията приема актове за изпълнение за определяне на подробни разпоредби относно оперативната съвместимост, сигурността и изпитването на мобилните свидетелства за управление, включително функциите за проверка и интерфейса с националните системи, **като взема предвид необходимите изисквания за осигуряване на признаването на тези свидетелства за управление от органите на трети държави**. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

Изменение 54

Предложение за директива
Член 5 – параграф 7 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

7а. Комисията предоставя помощ в това отношение на държавите членки, които следва да работят съвместно с цел да постигнат използване и признаване в световен мащаб на европейското мобилно свидетелство за управление чрез изменение на Женевската конвенция за движение по пътищата от 19 септември 1949 г., Международната конвенция за автомобилния транспорт от 24 април 1926 г. и Виенската конвенция за движение по пътищата от 8 ноември 1968 г.

Изменение 55

Предложение за директива

Член 6 – параграф 1 – буква а – алинея 2 – тире 1

Текст, предложен от Комисията

- двуколесни превозни средства или триколесни превозни средства с максимална проектна скорост не по-висока от 45 km/h (с изключение на тези с максимална проектна скорост по-малка или равна на 25 km/h);

Изменение

- двуколесни превозни средства или триколесни превозни средства с максимална проектна скорост не по-висока от 45 km/h **и максимална полезна мощност, непревишаваща 4 kW**, (с изключение на тези с максимална проектна скорост по-малка или равна на 25 km/h);

Изменение 56

Предложение за директива

Член 6 – параграф 1 – буква б – точка i – тире 1

Текст, предложен от Комисията

- мотоциклети с работен обем на цилиндъра(ите), непревишаващ 125 cm³, с мощност, непревишаваща 11 kW, и с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,1 kW/kg;

Изменение

- мотоциклети с работен обем на цилиндъра(ите), непревишаващ 125 cm³, с **максимална полезна** мощност, непревишаваща 11 kW, и с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,1 kW/kg;

Изменение 57

Предложение за директива

Член 6 – параграф 1 – буква б – точка i – тире 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– триколесни моторни превозни средства с мощност, непревишаваща 15 kW;

– триколесни моторни превозни средства с **максимална полезна** мощност, непревишаваща 15 kW;

Изменение 58

Предложение за директива

Член 6 – параграф 1 – буква б – точка ii – тире 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– мотоциклети с мощност, непревишаваща 35 kW, с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,2 kW/kg, и които не са конструирани на базата на превозно средство с мощност над 70 kW;

– мотоциклети с **максимална полезна** мощност, непревишаваща 35 kW, с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,2 kW/kg, и които не са конструирани на базата на превозно средство с мощност над 70 kW;

Изменение 59

Предложение за директива

Член 6 – параграф 1 – буква б – точка iii – тире 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– триколесни моторни превозни средства с мощност, превишаваща 15 kW;

– триколесни моторни превозни средства с **максимална полезна** мощност, превишаваща 15 kW;
без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, моторни превозни средства от категориите, посочени в букви а) и б), могат да образуват състав с ремарке с максимално допустима

маса, непревишаваща половината от масата без товар на теглещото превозно средство;

Изменение 60

Предложение за директива

Член 6 – параграф 1 – буква в – точка viii – тире 1

Текст, предложен от Комисията

– моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 16 пътници освен водача и с максимална дължина, непревишаваща 8 m;

Изменение

– моторни превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на **повече от 8 и** не повече от 16 пътници освен водача и с максимална дължина, непревишаваща 8 m.

Изменение 69

Предложение за директива

Член 6 – параграф 2 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

С предварителното съгласие на Комисията, която оценява въздействието на предложената мярка върху пътната безопасност, държавите членки могат да изключват от прилагането на настоящия член някои специфични типове превозни средства със силово задвижване, включително специални превозни средства за хора с увреждания.

Изменение

С предварителното съгласие на Комисията, която оценява въздействието на предложената мярка върху пътната безопасност, държавите членки могат да изключват от прилагането на настоящия член някои специфични типове превозни средства със силово задвижване, включително специални превозни средства за хора с увреждания **или използвани в строителния сектор превозни средства, класифицирани *inter alia* като извънпътна мобилна техника.**

Изменение 70

Предложение за директива

Член 7 – параграф 1 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) 16 години за категории АМ, А1 и **В1**;

Изменение

а) 16 години за категории АМ, А1, **В1** и **Т**;

Изменение 71

Предложение за директива

Член 7 – параграф 1 – буква г а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

га) без да се засягат обстоятелствата, посочени в член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2561, 18 години за категории С, СЕ, D1 и D1Е, за професионални водачи, които използват свидетелство за управление на превозно средство на национално и международно равнище, при условие че притежават удостоверение за професионална компетентност (УПК);

Изменение 72

Предложение за директива

Член 7 – параграф 1 – буква д а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

да) без да се засягат обстоятелствата, посочени в член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2561, 21 години за категории D и DE, за професионални водачи, които използват свидетелство за управление на превозно средство на национално и международно равнище, при условие че притежават удостоверение за професионална компетентност (УПК).

Изменение 73

Предложение за директива

Член 7 – параграф 2 – буква б

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) за категория В1 нагоре до 18 години;

б) за категория В1 нагоре до 18 години;

държавите членки не могат да издават свидетелство за управление за кандидат над 21 години за превозните средства, посочени в член 9, параграф 4, първа алинея, буква в), и при условията, предвидени в посочения параграф.

Изменение 74

Предложение за директива

Член 7 – параграф 3 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) превозни средства, използвани от противопожарната служба, и превозни средства, използвани за поддържане на обществения ред;

Изменение

а) превозни средства, използвани от противопожарната служба, **от гражданската защита**, и превозни средства, използвани за поддържане на обществения ред;

Изменение 75

Предложение за директива

Член 7 – параграф 3 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки могат взаимно да признават на своя територия валидността на свидетелства за управление, издадени на водачи под минималната възраст, както е определена в настоящия параграф.

Изменение 76

Предложение за директива

Член 7 – параграф 4 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Свидетелствата за управление, издадени в съответствие с **параграфи 2 и 3**, са валидни само на територията на издаващата държава членка, докато притежателят на свидетелството за управление достигне минималната възрастова граница, определена в параграф 1.

Изменение

Свидетелствата за управление, издадени в съответствие с **параграф 2**, са валидни само на територията на издаващата държава членка, докато притежателят на свидетелството за управление достигне минималната възрастова граница, определена в параграф 1.

Изменение 77

Предложение за директива Член 7 – параграф 5 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Чрез дерогация от параграф 1, букви г) и д) от настоящия член, когато кандидатът притежава удостоверение за професионална компетентност, посочено в член 6 от Директива (ЕС) 2022/2561, минималната възраст за издаване на свидетелство за управление е, както следва:

заличава се

- а) за категории C и CE — минималната възраст, предвидена в член 5, параграф 2, буква а), точка i) от Директива (ЕС) 2022/2561;*
- б) за категории D1 и D1E — минималната възраст, предвидена в член 5, параграф 3, буква а), точка i), втора алинея от посочената директива;*
- в) за категории D и DE — минималната възраст, предвидена в член 5, параграф 3, буква а), точка i), първа алинея, член 5, параграф 3, буква а), точка ii), първа алинея и член 5, параграф 3, буква б) от посочената директива.*

Изменение 78

Предложение за директива Член 8 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки поставят обозначение в свидетелствата за управление, издадени на лице, спрямо което се прилагат едно или повече условия, при които то има право да управлява. За тази цел държавите членки използват съответните кодове на Съюза, предвидени в приложение I, част Д. Те могат да използват и национални кодове за условия, които не са обхванати от приложение I, част Д.

Изменение

Държавите членки поставят обозначение в свидетелствата за управление, издадени на лице, спрямо което се прилагат едно или повече условия, при които то има право да управлява. За тази цел държавите членки използват съответните кодове на Съюза, предвидени в приложение I, част Д. Те могат да използват и национални кодове за условия, които не са обхванати от приложение I, част Д, ***а в случай че направят това, те незабавно докладват за това на Комисията заедно с подробности за кодовете и случаите, в които те се използват, при влизането в сила на настоящата директива и в случай на [последващи] нови допълнения или изменения на съществуващи кодове.***

Изменение 80

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ва) свидетелствата за управление, издадени за категории CE и DE, са валидни съответно за категории C и D;

Изменение 81

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – буква г а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

га) свидетелствата за управление, издадени за категории C1E и D1E, са валидни съответно за категории C1 и D1;

Изменение 82

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – буква з

Текст, предложен от Комисията

Изменение

з) две години след издаването за първи път на дадено свидетелство за управление за категория В то е валидно за управление на превозните средства на алтернативно гориво, посочени в член 2 от Директива 96/53/ЕО⁶³ на Съвета, с

з) две години след издаването за първи път на дадено свидетелство за управление за категория В то е валидно за управление на превозните средства на алтернативно гориво, посочени в член 2, [точка 11в] от **настоящата** директива,

максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща 4 250 kg без ремарке.

за категории *М* и *N*, установени с Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвет⁶³, които са предназначени за движение по пътищата за обществено ползване, включително тези, които са проектирани и конструирани на един или повече етапи, с максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща 4 250 kg без ремарке, и за превоз на пътници с максимален капацитет от 8 места без водача. Тези превозни средства могат да образуват състав с ремарке или полуремарке, когато максималната допустима маса на ремаркетото или полуремаркетото не надвишава 3 500 kg;

⁶³ Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 г. относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (ОВ L 235, 17.9.1996 г., стр. 59).

⁶³ Регламент (ЕС) 2018/858 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. относно одобряването и надзора на пазара на моторни превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства, за изменение на регламенти (ЕО) № 715/2007 и (ЕО) № 595/2009 и за отмяна на Директива 2007/46/ЕО (ОВ L 151, 14.6.2018 г., стр. 1).

Изменение 83

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – буква з а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

за) две години след издаването за първи път на свидетелство за управление за категория *B*, то е валидно за управление на линейки съгласно определението в член 2,

[точка 11а] и за управление на други превозни средства със специално предназначение, както и за къмпинг-автомобили съгласно определението в член 2, [точка 11б] от настоящата директива, които са с маса до 4 250 kg;

В периодичните доклади до Европейския парламент и до Съвета, посочени в член 20 от настоящата директива, Комисията прави преглед на въздействието на технологичния напредък в областта на спешното медицинско оборудване и/или на използването на алтернативни горива върху общото количество на линейките. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 от настоящата директива за изменение на настоящата директива чрез актуализиране на максималното тегло на линейките въз основа на заключенията от тези периодични доклади.

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 за изменение на настоящата директива чрез актуализиране на максималното тегло на превозните средства, посочени в първа алинея от настоящата буква, за да се вземе предвид въздействието на техническия напредък и разработването на алтернативни горива за линейките.

Изменение 84

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – буква з б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

зб) две години след издаването за първи път на свидетелство за управление за категория ВЕ, то е валидно за управление на превозни средства на алтернативно гориво съгласно определението в член 2, точка 11в от настоящата директива от категории М и N, установени с Регламент ЕС 2018/858, които са предназначени за движение по пътищата за обществено ползване, включително тези, които са проектирани и конструирани на един или повече етапи, с максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща 4 250 kg без ремарке. Тези превозни средства могат да образуват състав с ремарке или полуремарке, когато максималната допустима маса на ремаркетото или полуремаркетото не надвишава 3 500 kg;

Изменение 85

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – буква з в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

зв) три години след издаването за първи път на свидетелство за управление за категория C1, то е валидно за управление на превозни средства на алтернативно гориво

съгласно определението в член 2, [точка 11в] с максимално допустима маса над 7 500 kg, но непревишаваща 8 250 kg без ремарке, и които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници освен водача. Тези превозни средства могат да образуват състав с ремарке с максимално допустима маса, която не превишава 750 kg;

Изменение 86

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – буква з г (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

зг) три години след издаването за първи път на свидетелство за управление за категория C1E, то е валидно за управление на превозни средства на алтернативно гориво съгласно определението в член 9, параграф 2, буква зв) и тяхното ремарке или полуремарке с максимално допустима маса над 750 kg, при условие че допустимата маса на състава не надвишава 12 750 kg;

Изменение 88

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – буква з е (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

зе) три години след издаването за първи път на свидетелство за управление за категория D1, то е валидно за превозни средства, проектирани и конструирани за превоз на не повече от 22 пътници освен водача и с максимална дължина, която не надвишава 8 метра.

Изменение 89

Предложение за директива

Член 9 – параграф 2 – алинея 1 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Във втория си доклад за изпълнение до Европейския парламент и Съвета, посочен в член 20 от настоящата директива, Комисията прави оценка на въздействието на разработването и внедряването на превозни средства на алтернативно гориво и/или прилагането на [букви з)—32) от настоящия член] върху пътната безопасност. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 за изменение на настоящата директива чрез актуализиране на праговете за маса на превозните средства на алтернативно гориво.

Изменение 91

Предложение за директива
Член 9 – параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. Държавите членки имат право да разрешават управлението на превозни средства от категория D или D1 на своя територия за притежателите на свидетелство за управление, издадено за категория C, при условие че в превозното средство не се превозват други лица и водачът е лице, което извършва прегледа за проверка на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС, или механик на автосервиз, извършващ пробно пътуване, и двете в радиус от 5 km от сервиза, след като превозното средство е било поправено, или за целите на поддръжка или управление с цел инспекция. Държавите членки информират Комисията за всички разрешения, предоставени в съответствие с настоящия параграф.

Изменение 94

Предложение за директива
Член 10 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Държавите членки приемат необходимите разпоредби, за да се гарантира, че лицата с увреждания, чийто изпит се провежда на превозно средство, адаптирано за тяхното увреждане, са освободени от извършването на задачи, които са

Изменение 95

Предложение за директива

Член 10 – параграф 2 – алинея 1 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Срокът на административна валидност на свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, е, както следва:

Изменение

Минималният срок на административна валидност на свидетелствата за управление, издадени от държавите членки, е, както следва:

Изменения 253, 315 и 335

Предложение за директива

Член 10 – параграф 2 – алинея 5

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки могат да ограничат срока на административна валидност на индивидуалните свидетелства за управление за всички категории, ако сметнат за необходимо да прилагат увеличена честота на медицинските прегледи или други специфични мерки, включително ограничения за нарушители на правилата за движение по пътищата.

Изменение

При спазване на принципа на субсидиарност държавите членки могат да ограничат срока на административна валидност на индивидуалните свидетелства за управление за всички категории, **като същевременно вземат предвид здравната годност и способността за безопасно управление съгласно приложение III**, ако сметнат за необходимо да прилагат увеличена честота на медицинските прегледи или други специфични мерки, включително ограничения за нарушители на правилата за движение по пътищата, **за да се подобряват допълнително мерките за пътна безопасност.**

Изменение 97

Предложение за директива

Член 10 – параграф 2 – алинея 6

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки намаляват сроковете на административна валидност, посочени в първа алинея, на пет години или по-малко за свидетелства за управление на притежатели, които пребивават на тяхна територия и са достигнали 70-годишна възраст, за да прилагат увеличена честота на медицински прегледи или други специфични мерки, включително опреснителни курсове. Този намален срок на административна валидност се прилага само при подновяване на свидетелството за управление.

заличава се

Изменение 99

Предложение за директива

Член 10 – параграф 6 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

До [дата на приемане + 18 месеца] Комисията приема актове за изпълнение, в които се определя съдържанието на самооценката, посочена в точка 3 от приложение III, и се обхващат всички видове медицинска непригодност, посочени в същото приложение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

заличава се

Изменения 256 и 318

Предложение за директива

Член 10 – параграф 6 – алинея 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

При спазване на принципа на субсидиарност, когато се подновяват свидетелства за управление от категории АМ, А, А1, А2, В, В1, ВЕ и Т, държавите членки могат да изискват извършване на преглед, като прилагат минималните стандарти за годност за управление, определени в приложение III, или самооценката, предвидена в точка 3 от същото приложение, или всяка друга форма на оценка за управление съгласно действащата национална система в държавата членка на обичайно местопребиваване. Те информират Комисията за това.

Изменение 100

Предложение за директива

Член 10 – параграф 6 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба. Държавите членки съставят основани на данни насоки за общопрактикуващите лекари и семейните лекари за това как да установяват лицата, които може да са изложени на риск при управление на автомобил, и действат в координация с органите, отговарящи за издаването на свидетелствата за управление.

Изменение 101

Предложение за директива Член 10 – параграф 6 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

6б. Държавите членки разработват национални кампании за подобряване на чувствителността, за да повишат осведомеността на широката общественост относно психически или физически сигнали, които могат да изложат дадено лице на риск при управление на превозно средство.

Изменение 102

Предложение за директива Член 10 – параграф 7 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Никой не може да притежава повече от едно **физическо** свидетелство за управление. Дадено лице обаче може да **притежава няколко мобилни свидетелства** за управление, **при условие че те са издадени от една и съща държава членка.**

Никой не може да притежава повече от едно свидетелство за управление. Дадено лице обаче може да **съхранява мобилно свидетелство** за управление **на няколко устройства.**

Изменение 103

Предложение за директива Член 10 – параграф 8 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8а. Комисията, въз основа на експертни съвети, разработва онлайн курс за обучение за общопрактикуващи лекари, който им позволява да правят оценка на всички аспекти на годността на кандидата за управление на превозно средство.

Изменение 104

Предложение за директива Член 11 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

3. Държавата членка, която извършва замяната, връща старото свидетелство за управление на органите на **държава** членка, която го е издала, като посочва причините за това.

3. Държавата членка, която извършва замяната **на физическо свидетелство за управление**, връща старото свидетелство за управление на органите на **държавата** членка, която го е издала, като посочва причините за това. **Държавата членка, която извършва замяната на свидетелството за управление, информира органите на издалата го държава членка, като посочва причините за тази замяна. Държавите членки, които са издали първоначално свидетелството за управление, гарантират, че предишното мобилно свидетелство за управление вече не е видимо. За целите на комуникацията държавите членки използват мрежата на ЕС за свидетелства за управление, посочена в член 19, параграф 1.**

Изменение 105

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 11а

Временно свидетелство за управление

- 1. По време на подмяната, подновяването или замяната на свидетелство за управление държавата членка, която извършва подмяната, подновяването или замяната, издава временно свидетелство за управление под формата на удостоверение, дори ако е същата държава членка, която е издала предишното свидетелство. На Комисията се предоставя правомощието да приеме до 31 декември 2025 г. делегирани актове в съответствие с член 21 за допълнение на настоящата директива чрез определяне на образец на стандартизиран формуляр за подобно свидетелство. При приемането на тези делегирани актове Комисията надлежно взема предвид всеки риск от подправяне на такива формуляри.**
- 2. Удостоверението, издадено от държава членка съгласно настоящия член, е валидно за срок от максимум един месец. Подобни удостоверения са взаимно признати от държавите членки. Когато подмяната, подновяването или замяната на свидетелството за управление отнема по-дълго време, държавите членки могат да подновят това удостоверение два пъти, като всяко подновяване е за срок от не повече от един месец. Валидността на подобно удостоверение автоматично се прекратява, когато притежателят придобие физическо или мобилно свидетелство в съответствие с член 3.**

Изменение 106

Предложение за директива

Член 12 – параграф 6 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Когато Комисията определи такава трета държава, тя може да направи оценка на рамката на третата държава в областта на автомобилния транспорт в сътрудничество с държавите членки. Държавите членки разполагат с шест месеца, за да представят становището си относно действащата рамка в областта на автомобилния транспорт в определената трета държава. Комисията извършва оценката, след като получи становище от всички държави членки или след като изтече срокът за изпращане на становищата, в зависимост от това кое от двете събития настъпва **по-късно**.

Изменение

Когато Комисията определи такава трета държава, тя може да направи оценка на рамката на третата държава в областта на автомобилния транспорт в сътрудничество с държавите членки. Държавите членки разполагат с шест месеца, за да представят становището си относно действащата рамка в областта на автомобилния транспорт в определената трета държава. Комисията извършва оценката, след като получи становище от всички държави членки или след като изтече срокът за изпращане на становищата, в зависимост от това кое от двете събития настъпва **по-рано**.

Изменение 107

Предложение за директива

Член 12 – параграф 6 – алинея 3 – буква е а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ea) системата за замяна, създадена за свидетелствата за управление на моторни превозни средства от ЕС в третата държава.

Изменение 108

Предложение за директива
Член 12 – параграф 8 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

8а. Удостоверение за професионална компетентност (УПК) или равностойно удостоверение, издадено от трета държава, посочено в параграф 2, може да бъде заменено с ново УПК, издадено от държава членка, когато притежателят е преминал в тази държава членка допълнително обучение за придобиване на компетентност с продължителност до 35 часа. Това допълнително обучение за придобиване на компетентност се провежда на езика на ЕС, който е най-разбираем за [кандидата]. Ако е необходимо, в съответствие с Директива (ЕС) 2022/2561 относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници^{1а}, за да се гарантира високо ниво на компетентност и пътна безопасност, се предоставя подходяща езикова подкрепа.

С цел да се определи дали третите държави имат правила, напълно или частично сравними със съответните правила на Съюза, които гарантират равнище на пътна безопасност, напълно или частично сравнимо с

това в Съюза, Комисията е оправомощена да приеме до... [2 години след влизането в сила на настоящата директива за изменение] делегирани актове в съответствие с член 21 за допълване на настоящата директива чрез определяне на условията, критериите и методиките, които да се използват при оценяване на правилата на трети държави относно професионалното обучение на водачи на превозни средства или правилата на трети държави относно процедурите за сертифициране и изпити, или и двете.

Въз основа на тези [делегирани актове/условия, критерии и методики за оценка] и в сътрудничество с държавите членки в съответствие с процедурата, посочена в параграф 6, Комисията приема актове за изпълнение, с които определя решението си, че конкретна трета държава има правила за професионално обучение на водачи на превозни средства и/или правила относно процедурите за сертифициране и изпити, напълно или частично сравними със съответните правила на Съюза, които гарантират равнище на пътна безопасност, изцяло или частично сравнимо с това в Съюза. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

1а Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници (ОВ L 330, 23.12.2022 г., стр. 46).

Изменение 109

Предложение за директива

Член 12 - параграф 9

Текст, предложен от Комисията

9. Комисията публикува в Официален вестник на Европейския съюз и на своя уебсайт списък на третите държави, които са били предмет на решение за изпълнение в съответствие с **параграф 7**, и също така публикува всички съответни промени, направени в съответствие с параграф 9.

Изменение

9. Комисията публикува в Официален вестник на Европейския съюз и на своя уебсайт списък на третите държави, които са били предмет на решение за изпълнение в съответствие с **параграфи 7 и 8а**, и също така публикува всички съответни промени, направени в съответствие с параграф 8.

Изменение 320

Предложение за директива

Член 12 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 12а

Платформа за сътрудничество

1. Комисията създава платформа за сътрудничество за обобщаване, обработване и разпространение на знания и информация относно най-добрите практики за:

а) схемите за обучение на водачи в държавите членки, включително обучение за превозни средства със специално предназначение, например извънпътна подвижна техника;

б) лицензирането и нормалното използване на превозни средства със специално предназначение, например извънпътна подвижна техника, в различните държави членки, включително трансграничните последици от различията в тези правила с оглед на улесняване на използването на такива машини; и

в) всеки друг въпрос, считан за подходящ.

2. Платформата включва съответните органи на държавите членки и съответните заинтересовани страни от сектора на автомобилния транспорт и когато е възможно, улеснява надграждането на тези най-добри практики.

Изменение 110

Предложение за директива

Член 13 – параграф 3 – алинея 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държава членка спира действието на свидетелство за управление, ако медицинският преглед, потвърждаващ валидността, посочен в член 10, покаже, че физическите и психологическите изисквания по отношение на медицинските условия, посочени в приложение III, временно не могат да бъдат изпълнени.

Изменение 111

Предложение за директива

Член 14 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1. Чрез дерогация от член 7, параграф 1, съответно букви б) и г) държавите членки издават свидетелства

1. Чрез дерогация от член 7, параграф 1, съответно букви б) и г) държавите членки издават свидетелства

за управление в съответствие с член 10, параграф 1 за категории В и С, на които е поставен код на Съюза 98.02, посочен в приложение I, част Д, на кандидати, навършили 17 години.

за управление в съответствие с член 10, параграф 1 за категории В, С и С1, на които е поставен код на Съюза 98.02, посочен в приложение I, част Д, на кандидати, навършили 17 години.

Изменение 112

Предложение за директива

Член 14 – параграф 2 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

2. Притежателите на свидетелство за управление с поставен на него код на Съюза 98.02, които не са навършили 18 години, управляват само когато са придружени от лице, което отговаря на следните условия:

Изменение

2. Притежателите на свидетелство за управление с поставен на него код на Съюза 98.02, които не са навършили 18 години, управляват само когато са придружени **на предната пътническа седалка** от лице, което **е способно да предоставя напътствия по време на управлението. Придружаващото лице спазва правилата за управление на МПС под въздействието на алкохол или наркотици или в състояние на невъзможност за шофиране поради някаква друга причина и** отговаря на следните условия:

Изменение 113

Предложение за директива

Член 14 – параграф 2 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) притежава свидетелство за управление от съответната категория, издадено преди повече от пет години;

Изменение

б) притежава свидетелство за управление **от ЕС** от съответната категория, издадено преди повече от пет години;

Изменение 114

Предложение за директива

Член 14 – параграф 2 – буква д

Текст, предложен от Комисията

д) в случай на превозно средство от **категория С** — притежава квалификацията и е преминало обучението, предвидени в Директива (ЕС) 2022/2561.

Изменение

д) в случай на превозно средство от **категории С и С1** – притежава квалификацията и е преминало обучението, предвидени в Директива (ЕС) 2022/2561.

Изменение 115

Предложение за директива

Член 14 – параграф 2 – буква д а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

да) в случай че водачът на превозно средство от категории С и С1 е преминал специален 7-часов курс на обучение за придобиване на необходимите професионални и педагогически умения като част от продължаващото им обучение за придобиване на УПК.

Изменение 116

Предложение за директива

Член 14 – параграф 2 – алинея 2 (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки могат да решат да увеличат продължителността на обучението на 14 часа.

Изменение 117

**Предложение за директива
Член 14 – параграф 3 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. Схемата за управление с придружител не ограничава съществуващите възможности на държавите членки да намалят минималната възраст за категория В, както е определена в член 7, параграф 2 от настоящата директива, и да прилагат съответните условия на национално равнище.

Изменение 118

**Предложение за директива
Член 14 – параграф 4 а (нов)**

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. Държавите членки могат да намалят възрастта, посочена в параграф 1, за лицата, чието обичайно пребиваване е на тяхна територия, за да осъществят пилотни проекти и да събират данни за въздействието от схемите за

управление с придружител от лица в по-ниска възраст като част от обучението на кандидата, докато той или тя измине 3500 km. Ако държава членка желае да се възползва от тази възможност, тя представя мотивирано искане до Комисията. Комисията оценява обосноващото искане посредством диалог със съответната държава членка и взема решение в срок от три месеца. Комисията може да одобри или отхвърли искането, като представи мотивирано становище, или да го одобри при допълнителни условия, за да се гарантира пътната безопасност. Разпоредбите на параграфи 2, 3 и 4 остават приложими, в случай че Комисията предостави дерогация. Държавите членки наблюдават резултатите от одобрените пилотни проекти и ги докладват на Комисията. Комисията оценява исканията, а когато има такива, и резултатите от одобрените пилотни проекти в своите периодични прегледи.

Изменение 119

Предложение за директива Член 15 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Притежателят на свидетелство за управление от дадена категория, издадено за първи път, се счита за нов водач и спрямо него се прилага изпитателен срок от най-малко две години.

Изменение

1. Притежателят на свидетелство за управление от дадена категория, издадено за първи път, се счита за нов водач и спрямо него се прилага изпитателен срок от най-малко две години. ***Държавите членки определят правила относно продължителността на периода и санкциите за нови водачи.***

Изменение 268

Предложение за директива Член 15 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Държавите членки установяват задължение за новите водачи да имат изложен стандартен знак на Съюза на задното стъкло на своето превозно средство по време на целия си изпитателен срок. **Не по-късно от [6 месеца от датата на влизане в сила на настоящата директива]** Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 21 за установяване на общите визуални спецификации за общия знак.

Изменение 120

Предложение за директива Член 15 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2. Държавите членки установяват правила за наказания за нови водачи, които управляват с ниво на алкохол в кръвта, превишаващо **0,0 g/ml**, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Тези наказания са ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.

2. Държавите членки установяват правила за наказания за нови водачи, които управляват с ниво на алкохол в кръвта, превишаващо **0,2 g/ml**, **или под въздействието на психотропни вещества или наркотици.** **Прилагащите органи на държавите членки установяват технически праг на нулева толерантност въз основа на най-ниската граница на количествено определяне, която отчита пасивното или случайно излагане на такова въздействие,** и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Тези наказания са ефективни, пропорционални, възпиращи

и недискриминационни *и може да включват решения, засягащи правото на управление.*

Изменение 121

Предложение за директива Член 15 – параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2а. Държавите членки установяват по-строги правила за наказания за нови водачи, включително когато последните не използват оборудване за безопасност или управляват без валидно свидетелство за управление, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Тези наказания са ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни.

Изменение 269

Предложение за директива Член 15 – параграф 2 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

2б. Държавите членки могат да разширят обхвата на системата за нулева толерантност по отношение на употребата на алкохол и незаконни психоактивни вещества, така че да се прилага за всички водачи.

Изменение 122

Предложение за директива
Член 15 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

3. Държавите членки могат да установяват допълнителни правила, приложими на тяхна територия за нови водачи по време на изпитателния срок, с цел подобряване на пътната безопасност. Те информират Комисията за това.

Изменение

3. Държавите членки могат да установяват допълнителни правила, приложими на тяхна територия за нови водачи по време на изпитателния срок, с цел подобряване на пътната безопасност. Те информират Комисията за това. ***Тези правила не ограничават управлението през нощта.***

Изменение 123

Предложение за директива
Член 15 – параграф 5 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

5а. За водачите, които получават нова категория по време на изпитателния си срок за издадена преди това категория свидетелство за управление, изпитателният срок за новата категория може да бъде намален, като се вземе предвид вече завършения изпитателен срок, с продължителност от най-малко шест месеца. Такова намаление не се прилага, ако съществуващото свидетелство за управление е издадено само за категория АМ.

Изменение 124

Предложение за директива
Член 15 – параграф 5 б (нов)

5б. Държавите членки се насърчават да включат съобразено с възрастта обучение относно правилата за пътна безопасност и обучението за повишаване на осведомеността относно рисковете, свързани с движението по пътищата, като част от своите учебни програми за началните и средните училища. Държавите членки могат да използват приходите, заделени съгласно [Директива 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета^{1а}], за да подкрепят финансово такива инициативи. Комисията може да използва ресурсите, посочени в [член 8а от посочената директива], също така за да подкрепи финансово такива инициативи.

^{1а} Директива (ЕС) 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2015 г. за улесняване на трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата (ОВ L 68, 13.3.2015 г., стр. 9).

Изменение 125

Предложение за директива Член 16 – параграф 1 – алинея 2

По отношение на изпитващите по управление, които вече работят като такива преди **19 януари 2013 г.**, се

По отношение на изпитващите по управление, които вече работят като такива преди **влизането в сила на**

прилагат само изискванията относно мерките за осигуряване на качество и за редовно периодично обучение.

настоящата директива, се прилагат само изискванията относно мерките за осигуряване на качество и за редовно периодично обучение.

Изменение 126

Предложение за директива

Член 17 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

За целите на настоящата директива обичайно пребиваване е мястото, където дадено лице обикновено живее, тоест прекарва повече от 185 дни през календарна година, поради лични или трудови връзки, **или** ако лицето няма трудови връзки, поради лични връзки, които сочат тясна обвързаност на лицето с мястото, където то живее.

Изменение

За целите на настоящата директива обичайно пребиваване е мястото, където дадено лице обикновено живее, тоест прекарва повече от 185 дни през календарна година, поради лични или трудови връзки, **а** ако лицето няма трудови връзки, поради лични връзки, които сочат тясна обвързаност на лицето с мястото, където то живее.

Изменение 127

Предложение за директива

Член 17 – параграф 4

Текст, предложен от Комисията

4. Чрез дерогация от член 10, параграф 1, буква д) и за конкретната цел на първото издаване на свидетелство за управление **от категория В** кандидат, чиято държава членка на обичайно пребиваване е различна от държавата членка, на която е гражданин, може да получи свидетелство за управление, издадено от последно посочената държава членка, когато държавата членка на обичайно

Изменение

4. Чрез дерогация от член 10, параграф 1, буква д) и за конкретната цел на първото издаване на свидетелство за управление кандидат, чиято държава членка на обичайно пребиваване е различна от държавата членка, на която е гражданин, може да получи свидетелство за управление, издадено от последно посочената държава членка, когато държавата членка на обичайно пребиваване не

пребиваване не предвижда възможност за полагане на теоретичен или практически изпит на един от официалните езици на държавата членка, на която е гражданин, или с устен преводач.

предвижда възможност за полагане на теоретичен или практически изпит на един от официалните езици **на ЕС** на държавата членка, на която е гражданин, или с устен преводач.

Изменение 128

Предложение за директива Член 18 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

1. Държавите членки прилагат съответствията, установени с Решение (ЕС) 2016/1945⁶⁴ на Комисията, между правата, придобити преди **19 януари 2013 г.**, и категориите, посочени в член 6 от настоящата директива.

⁶⁴ Решение (ЕС) 2016/1945 на Комисията от 14 октомври 2016 г. относно съответствията между категориите на свидетелствата за управление на моторни превозни средства (ОВ L 302, 9.11.2016 г., стр. 62).

Изменение

1. Държавите членки прилагат съответствията, установени с Решение (ЕС) 2016/1945 на Комисията⁶⁴, между правата, придобити преди **влизането в сила на настоящата директива**, и категориите, посочени в член 6 от настоящата директива.

⁶⁴ Решение (ЕС) 2016/1945 на Комисията от 14 октомври 2016 г. относно съответствията между категориите на свидетелствата за управление на моторни превозни средства (ОВ L 302, 9.11.2016 г., стр. 62).

Изменение 129

Предложение за директива Член 18 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Всички права на управление, предоставени преди **19 януари 2013 г.**,

Изменение

2. Всички права на управление, предоставени преди **влизането в сила**

не се отнемат и по никакъв начин не се квалифицират с разпоредбите на настоящата директива.

на настоящата директива, не се отнемат и по никакъв начин не се квалифицират с разпоредбите на настоящата директива.

Изменение 130

Предложение за директива

Член 19 – параграф 2 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) да предотвратяват, разкриват и разследват престъпления, **както е посочено** в [ПОЗОВАВАНЕ НА „ПРЮМ II“];

Изменение

в) да предотвратяват, разкриват и разследват престъпления, **свързани с пътния трафик, в съответствие с [ПОЗОВАВАНЕ НА „ПРЮМ II“], при условие че се прилагат всички необходими условия за тази цел и при надлежно спазване на принципите на ограничаване в рамките на целта, необходимост и пропорционалност**;

Изменение 131

Предложение за директива

Член 20 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки ежегодно информират Комисията за броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените свидетелства за управление за всяка категория, включително данни за издаването и използването на мобилни свидетелства за управление.

Изменение

Държавите членки ежегодно информират Комисията за броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените свидетелства за управление за всяка категория, включително данни за издаването и използването на мобилни свидетелства за управление. **Държавите членки информират също така Комисията в срок от 3 месеца, ако приетите от тях закони, подзаконови и**

административни разпоредби, които са необходими, за да се съобразят с настоящата директива, са променени по начин, засягащ прилагането на разпоредбите на настоящата директива.

Изменение 132

Предложение за директива Член 20 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки споделят също така данни за своите най-добри практики по отношение на мерките за пътна безопасност и обученията за повишаване на осведомеността относно рисковете, особено по отношение на новите водачи и в рамките на обучението през целия живот, за видовете медицински проверки за годност по възрастови групи, използването на система за подкрепа за всяка възрастова група чрез интервенции за обратна връзка с доказване на участието и препоръките, предоставени от инструктор по управление, пътен психолог или изпитващ по управление, както и мерки за засилване на мерките за пътна безопасност сред уязвимите участници в движението, включително мерки за регистрация на превозни средства с микромобилност.

Изменение 321

Предложение за директива Член 20 – параграф 1 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

До 1 юли 2027 г. Комисията се

приканва да представи на Европейския парламент и на Съвета доклад относно последиците от използването на национални разпоредби за извънпътната подвижна техника и въздействието от това върху вътрешния пазар и пътната безопасност. Докладът може да бъде придружен, ако е целесъобразно, от предложение до Европейския парламент и до Съвета с оглед на улесняване на използването на извънпътна подвижна техника в целия Съюз.

Изменение 133

Предложение за директива Член 20 – параграф 1 в (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки ежегодно докладват на Комисията статистическите данни относно пътнотранспортните произшествия по категории свидетелства за управление, причинени от начинаещи водачи, управляващи автомобил по схемата за управление на превозно средство с придружител, определена в член 14. На всеки 3 години Комисията се приканва да изготвя доклад, в който да сравнява пътнотранспортните произшествия, причинени от водачи, които са получили свидетелство за управление по схема за управление на превозно средство с придружител, с останалите водачи. В доклада се вземат предвид данните за всяка категория свидетелство за управление. Комисията предоставя публичен достъп до доклада, включително чрез портала за ТГО,

Изменение 134

Предложение за директива Член 21 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 8 **и** член 16, параграф 2, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [датата на влизане в сила на директивата]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

Изменение

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член **9, параграф 2, член** 10, параграф 8, **член 11а, член 12, параграф 8а**, член 16, параграф 2 **и член 16а, параграф 2**, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [датата на влизане в сила на директивата]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

Изменение 135

Предложение за директива Член 23 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

в) от 17-годишна възраст, превозно средство от **категория С**, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1, и само при условията, предвидени в член 14, параграф 2 от Директива [ПОЗОВАВАНЕ НА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА];“.

Изменение

в) от 17-годишна възраст, превозно средство от **категории С и С1**, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1, и само при условията, предвидени в член 14, параграф 2 от Директива [ПОЗОВАВАНЕ НА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА];“

Изменение 322

**Предложение за директива
Член 23 – параграф 1 а (нов)**

Директива (ЕС) 2022/2561

Текст, предложен от Комисията

Изменение

В член 5, параграф 3 буква а) се заменя със следното:

„а) от 21-годишна възраст:

і) превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление за категории D и D + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2.

Всяка държава членка може да разреши на водачи на превозни средства със свидетелства за категории D1 и D1 + E да управляват такива превозни средства в рамките на нейната територия от 18-годишна възраст, при условие че те

притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1.

Всяка държава членка може да намали минималната възраст за категории D и DE за професионалните водачи на градски и междуградски автобуси на:

- 19 години на своята територия, при условие че водачите са преминали пълно професионално обучение и притежават УПК в съответствие с член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2002/2561;

- 18 години на своята територия, при условие че водачите са преминали пълно професионално обучение и притежават УПК в съответствие с член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2002/2561, и управляват такива превозни средства без пътници или по линии с дължина под 50 км с пътници.

ii) превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление от категории D и D + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1.

Всяка държава членка може да намали минималната възраст за категории D и DE за професионалните водачи на градски и междуградски автобуси на:

- 19 години на своята територия, при условие че водачите са преминали пълно професионално обучение и притежават УПК в съответствие с член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2002/2561;

- 18 години на своята територия, при условие че водачите са преминали пълно професионално обучение и притежават УПК в съответствие с член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2002/2561, и управляват такива превозни средства без пътници или по линии с дължина под 50 км с

пътници.

Изменение 323

Предложение за директива Член 23 – параграф 1 б (нов)

Директива (ЕС) 2022/2561

Член 5 – параграф 3 – буква б

Текст, предложен от Комисията

Изменение

б) от 23-годишна възраст, превозно средство, за чието управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории D и D + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2.

заличава се

Изменение 324

Предложение за директива Член 25 – параграф 1 – алинея 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [дата на приемане + 2 години] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Без да се засяга параграф 1, държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [дата на приемане + 2 години] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Изменение 325

Предложение за директива Член 25 – параграф 1 – алинея 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Те прилагат тези разпоредби от [дата на приемане + 3 години].

Без да се засяга параграф 1а, те прилагат тези разпоредби от [дата на приемане + 3 години].

Изменение 326

Предложение за директива Член 25 – параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

1а. Държавите членки приемат и публикуват не по-късно от [дата на приемане + 4 месеца] законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с член 9, параграф 2 от настоящата директива.

Те прилагат тези разпоредби от [дата на приемане + 4 месеца].

Изменение 138

Предложение за директива Приложение I – част Б1 – точка 4 – подточка 3 – параграф 2 – буква д

Текст, предложен от Комисията

Изменение

д) **ГРУПА 8: биометрични данни относно ириса на притежателя на свидетелството за управление;**

д) **заличава се**

Изменение 139

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква б – тире 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– въздействие върху риска от разсейване поради използването на GSM или други електронни устройства по време на управление на превозно средство и последици за безопасността;

Изменение 140

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква в – тире 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– най-важните принципи относно спазването на безопасна дистанция между превозните средства, спирачния път и поведението на пътя при различни метеорологични и пътни условия;

– най-важните принципи относно спазването на безопасна дистанция между превозните средства, спирачния път и поведението на пътя при различни метеорологични и пътни условия, **по-конкретно при снеговалеж и хлъзгав път**;

Изменение 141

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква г – тире 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– специфични рискови фактори,

– специфични рискови фактори,

свързани с липсата на опит на другите участници в пътното движение, по-специално при уязвимите участници в движението по пътищата, които се ползват с по-ниска степен на защита при движението в сравнение с ползвателите на моторни превозни средства, като автомобили, автобуси и камиони, и които са пряко изложени на въздействието на силите при сблъсък. Тази категория включва пешеходци, велосипедисти, ползватели на двуколесни превозни средства, ползватели на устройства за лична мобилност и лица с увреждания или с намалена подвижност и ориентация;

свързани с липсата на опит на другите участници в пътното движение, по-специално при уязвимите участници в движението по пътищата, които се ползват с по-ниска степен на защита при движението в сравнение с ползвателите на моторни превозни средства, като автомобили, автобуси и камиони, и които са пряко изложени на въздействието на силите при сблъсък. Тази категория включва **деца**, пешеходци, велосипедисти, ползватели на двуколесни превозни средства, ползватели на устройства за лична мобилност и лица с увреждания или с намалена подвижност и ориентация.

Изменение 142

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква г – тире 2

Текст, предложен от Комисията

– рискове, свързани с движението и управлението на различни типове превозни средства и различните зрителни полета на водачите им, **включително превозни средства с усъвършенствани системи за подпомагане на управлението и други функции за автоматизация;**

Изменение

– рискове, свързани с движението, **взаимодействието с** и управлението на различни типове превозни средства **поради различните размери и динамика на управлението и поради** различните зрителни полета на водачите им;

Изменение 143

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква г – тире 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– **мъртви зони и промени на наклона;**

Изменение 144

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква г – тире 2 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– **подходящо и навременно използване на пътепоказателите;**

Изменение 145

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква д – тире 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

– **правила за поведение, в случай че приближава превозно средство за спешни случаи, и правила за действие на мястото на сблъсък;**

Изменение 146

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква д – тире 4

Текст, предложен от Комисията

– познавателни аспекти във връзка с безопасността, свързани с превозните средства на алтернативно гориво;

Изменение

– познавателни аспекти във връзка с безопасността, свързани с превозните средства на алтернативно гориво **и/или с батерия, по-специално рисковете от предаване на детонация/възпламеняване или химична реакция в случай на произшествие или повреда;**

Изменение 147

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква е

Текст, предложен от Комисията

е) необходими предпазни мерки при слизване от превозното средство;

Изменение

е) необходими предпазни мерки при слизване от превозното средство, **включително гарантиране, че е безопасно да се отвори вратата на превозното средство и че това няма да създаде опасност за другите участници в движението по пътищата, като например пешеходци, велосипедисти и участници с микромобилност;**

Изменение 148

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква и

Текст, предложен от Комисията

и) правила и аспекти относно използването на превозните средства

Изменение

и) правила и аспекти относно използването на превозните средства

във връзка с околната среда,
включително по отношение на
електрическите превозни средства:
подходящо използване на устройства за
звуково предупреждение, умерено
потребление на гориво/енергия,
ограничаване на емисиите (емисии на
парникови газове, замърсители на
въздуха, шум и пластмасови
микрочастици от износването на гумите
и пътищата и т.н.).

във връзка с околната среда,
включително по отношение на
електрическите превозни средства:
подходящо използване на устройства за
звуково предупреждение, умерено
потребление на гориво/енергия,
ограничаване на емисиите (емисии на
парникови газове, замърсители на
въздуха, шум и пластмасови
микрочастици от износването на гумите,
спирачките и пътищата и т.н.).

Изменение 149

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква и а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

иа) основни познания за начина на използването на оборудване за първа помощ и способност за оказване на първа помощ, включително сърдечно-белодробна реанимация (CPR).

Държавите членки могат, като алтернатива, да дадат възможност за освобождаване от съдържанието на теоретичния тест, свързано с оказване на първа помощ, което включва CPR, при завършено преди това сертифицирано практическо обучение за оказване на първа помощ, което включва CPR;

Изменение 150

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква и б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

иб) безопасно взаимодействие с функциите на усъвършенстваните системи за подпомагане на водача и други функции за автоматизация, включително свързани с тях предимства, ограничения и рискове;

Изменение 151

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 2 – параграф 1 – буква и в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ив) основна регулаторна рамка относно ограниченията на достъпа на превозни средства в градовете, включително зоните с ниски емисии;

Изменение 152

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 4 – уводна част

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4. Специфични разпоредби относно категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 **и** D1E

4. Специфични разпоредби относно категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E **и T**

Изменение 153

Предложение за директива

Приложение II – част I – раздел A – точка 4 – подточка 1 – буква г

Текст, предложен от Комисията

Изменение

г) какво да бъде поведението в случай на произшествие; знания за мерките, които следва да се предприемат след произшествие или подобно събитие, включително спешни действия, като евакуиране на пътници и основни знания за оказване на първа помощ;

г) какво да бъде поведението в случай на произшествие; знания за мерките, които следва да се предприемат след произшествие или подобно събитие, включително спешни действия, като евакуиране на пътници и основни знания за оказване на първа помощ, **включително CPR**;

Изменение 154

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква A – точка 4 – подточка 1 – буква е а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

еа) предназначението и употребата на забавящи устройства/изпускатели и спирачки;

Изменение 155

Предложение за директива

Приложение II – част I – раздел A – точка 4 – подточка 1 – буква ж

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ж) ограничаване на зрителното поле, причинено от характеристиките на превозните средства;

ж) ограничаване на зрителното поле, причинено от характеристиките на превозните средства, **по-специално по отношение на пешеходците пред превозното средство и велосипедистите отстрани и пред**

превозното средство;

Изменение 156

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква A – точка 4 – подточка 1 – буква з а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

за) предпазливо управление и екологично управление: разстояние до превозното средство отпред; изпреварване на завой, смяна на пътна лента, правила за предимство, ограничения на скоростта;

Изменение 157

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква A – точка 4 – подточка 1 – буква и

Текст, предложен от Комисията

Изменение

и) фактори за безопасност, свързани с товаренето на превозното средство: контролиране на товара (подреждане и закрепване), трудности при различни видове товар (например течности, висящи товари, ...), товарене и разтоварване на стоки и използване на оборудване за товарене (само за категории C, CE, C1, C1E);

и) фактори за безопасност, свързани с товаренето на превозното средство: контролиране на товара (подреждане и закрепване), трудности при различни видове товар (например течности, висящи товари, ...), товарене и разтоварване на стоки и използване на оборудване за товарене (само за категории C, CE, C1, C1E, T);

Изменение 158

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 4 – подточка 1 – буква и а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

иа) мерки, процедури и протоколи за безопасност по отношение на безопасните зони за паркиране;

Изменение 159

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква А – точка 4 – подточка 1 – буква й

Текст, предложен от Комисията

Изменение

й) отговорност на водача по отношение на превоза на пътници; удобство и безопасност на пътниците; транспортиране на деца; необходими проверки преди потегляне; всички видове автобуси са част от теоретичния изпит (градски и междуградски автобуси, автобуси със специални размери, ...) (само за категории D, DE, D1, D1E);

й) отговорност на водача по отношение на превоза на пътници; удобство и безопасност на пътниците, **и по-специално на лицата с увреждания и намалена подвижност, както и подходяща реакция в случай на основан на пола тормоз и насилие;** транспортиране на деца; необходими проверки преди потегляне; всички видове автобуси са част от теоретичния изпит (градски и междуградски автобуси, автобуси със специални размери, ...) (само за категории D, DE, D1, D1E);

Изменение 160

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 1 – буква в – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Кодът на Съюза, поставен на

Кодът на Съюза, поставен на

свидетелство за управление на превозно средство от категория А1, А2, А, В1, В и ВЕ, издадено въз основа на изпит за проверка на уменията и поведението, положен на превозно средство с автоматична предавателна кутия, се премахва, ако притежателят положи специален изпит за проверка на уменията и поведението или премине специално обучение.

свидетелство за управление на превозно средство от категория А1, А2, А, В1, В, В+ и ВЕ, издадено въз основа на изпит за проверка на уменията и поведението, положен на превозно средство с автоматична предавателна кутия, **не се поставя, не се излага или** се премахва, ако притежателят положи специален изпит за проверка на уменията и поведението или премине специално обучение, **което може да настъпи преди и след изпита за проверка на уменията и поведението, положен на превозно средство с автоматична предавателна кутия.**

Изменение 161

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 1 – буква в – параграф 2 – буква и

Текст, предложен от Комисията

и) одобряване и осъществяване на надзор на специалното обучение; **или**

Изменение

и) одобряване и осъществяване на надзор на специалното обучение, **включително като част от общото обучение за водачи; или**

Изменение 162

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 1 – буква г – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Специални разпоредби относно превозни средства от категория ВЕ, С, СЕ, С1, С1Е, D, DE, D1 и D1Е

Изменение

Специални разпоредби относно превозни средства от категория ВЕ, С, СЕ, С1, С1Е, D, DE, D1, D1Е **и Т**

Изменение 163

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 2 – буква ж – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Превозно средство от категория С с максимално допустима маса не по-малка от 12 000 kg, с дължина най-малко 8 m и широчина най-малко 2,40 m, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено е със спирачки с антиблокираща система и е оборудвано с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014; **товарното отделение се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината;** превозното средство се представя с минимум 10 000 kg действителна обща маса;

Изменение

Превозно средство от категория С с максимално допустима маса не по-малка от 12 000 kg, с дължина най-малко 8 m и широчина най-малко 2,40 m, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено е със спирачки с антиблокираща система и е оборудвано с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014; превозното средство се представя с минимум 10 000 kg действителна обща маса;

Изменение 164

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 2 – буква з – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Или съчленено превозно средство, или състав от изпитно превозно средство от категория С и ремарке с дължина най-малко 7,5 m; както съчлененото превозно средство, така и съставът имат

Изменение

Или съчленено превозно средство, или състав от изпитно превозно средство от категория С и ремарке с дължина най-малко 7,5 m; както съчлененото превозно средство, така и съставът имат

максимално допустима маса не по-малка от 20 000 kg, дължина най-малко 14 m и широчина най-малко 2,40 m, в състояние са да развиват скорост не по-ниска от 80 km/h, снабдени са със спирачки с антиблокираща система и са оборудвани с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014; **товарното отделение се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината**; както съчлененото превозно средство, така и съставът се представят с минимум 15 000 kg действителна обща маса;

максимално допустима маса не по-малка от 20 000 kg, дължина най-малко 14 m и широчина най-малко 2,40 m, в състояние са да развиват скорост не по-ниска от 80 km/h, снабдени са със спирачки с антиблокираща система **и седлово устройство** и са оборудвани с **предавателна кутия с най-малко осем предавателни числа на степените на преден ход и** контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕИО) № 165/2014; както съчлененото превозно средство, така и съставът се представят с минимум 15 000 kg действителна обща маса;

Изменение 165

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 2 – буква и – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Превозно средство от подкатегория C1 с максимално допустима маса не по-малка от 4 000 kg и дължина най-малко 5 m, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено е със спирачки с антиблокираща система и е оборудвано с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014; **товарното отделение се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината**;

Изменение

Превозно средство от подкатегория C1 с максимално допустима маса не по-малка от 4 000 kg и дължина най-малко 5 m, което е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; снабдено е със спирачки с антиблокираща система и е оборудвано с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014;

Изменение 166

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 2 – буква й – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Състав от изпитно превозно средство от подкатегория C1 и ремарке с максимално допустима маса не по-малка от 1 250 kg; този състав е с дължина най-малко 8 m и е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; **товарното отделение на ремаркетото се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината; тялото с форма на затворена кутия може също така да бъде малко по-тясно от кабината, при условие че погледът назад е възможен само с използването на външните огледала за задно виждане на моторното превозно средство;** ремаркетото се представя с минимум 800 kg действителна обща маса;

Изменение

Състав от изпитно превозно средство от подкатегория C1 и ремарке с максимално допустима маса не по-малка от 1 250 kg; този състав е с дължина най-малко 8 m и е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; ремаркетото се представя с минимум 800 kg действителна обща маса;

Изменение 167

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 2 – буква л – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Състав от изпитно превозно средство от категория D и ремарке с максимално допустима маса не по-малка от 1 250 kg и с широчина най-малко 2,40 m, който е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; **товарното отделение на ремаркетото се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е най-малко 2 m широко и 2 m високо;** ремаркетото се представя с минимум 800 kg действителна обща

Изменение

Състав от изпитно превозно средство от категория D и ремарке с максимално допустима маса не по-малка от 1 250 kg и с широчина най-малко 2,40 m, който е в състояние да развие скорост не по-ниска от 80 km/h; ремаркетото се представя с минимум 800 kg действителна обща маса;

маса;

Изменение 169

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 6 – подточка 3 – параграф 1 – буква д

Текст, предложен от Комисията

д) смяна на посоката: завиване наляво и надясно; смяна на пътните ленти;

Изменение

д) смяна на посоката: завиване наляво и надясно; смяна на пътните ленти, **извършване на обратен завой**;

Изменение 170

Предложение за директива

Приложение II – част I – раздел Б – точка 6 – подточка 3 – параграф 1 – буква ж

Текст, предложен от Комисията

ж) изпреварване/разминаване: изпреварване на други превозни средства (**ако е възможно**); кормуване покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства (ако е целесъобразно);

Изменение

ж) изпреварване/разминаване: изпреварване на други превозни средства, **включително велосипедисти, ползватели на средства за микробилност и пешеходци**; кормуване покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства (ако е целесъобразно);

Изменение 171

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 6 – подточка 3 – параграф 1 – буква з

Текст, предложен от Комисията

Изменение

з) специални елементи и характеристики на пътя (ако такива са налични): кръгови кръстовища; прелези; трамвайни/автобусни спирки; пешеходни пътеки; кормуване по дълги отсечки с наклон нагоре/надолу; тунели;

з) специални елементи и характеристики на пътя (ако такива са налични): кръгови кръстовища; прелези, **велосипедни алеи**; трамвайни/автобусни спирки; пешеходни пътеки; кормуване по дълги отсечки с наклон нагоре/надолу; тунели;

Изменение 172

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 6 – подточка 3 – параграф 1 – буква з а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

за) взаимодействие с други превозни средства, включително предвиждане на мъртви зони, и подходящо използване на пътепоказателите;

Изменение 173

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 6 – подточка 3 – параграф 1 – буква й

Текст, предложен от Комисията

Изменение

й) вземане на необходимите предпазни мерки при слизване от превозното средство.

й) вземане на необходимите предпазни мерки при слизване от превозното средство, **особено по отношение на велосипедистите.**

Изменение 174

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква ж

Текст, предложен от Комисията

ж) изпреварване/разминаване:
изпреварване на други **превозни средства** (ако е възможно); управление покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства (ако е целесъобразно);

Изменение

ж) изпреварване/разминаване:
изпреварване на други **участници в движението по пътищата, включително велосипедисти** (ако е възможно); управление покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства (ако е целесъобразно);

Изменение 175

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква ж а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

жа) независимо управление на превозно средство към определена дестинация в допълнение към конкретните указания за завиване;

Изменение 176

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква з

Текст, предложен от Комисията

з) специални елементи и

Изменение

з) специални елементи и

характеристики на пътя (ако такива са налични): кръгови кръстовища; прелези; трамвайни/автобусни спирки; пешеходни пътеки; **кормуване** по дълги отсечки с наклон нагоре/надолу; тунели;

характеристики на пътя (ако такива са налични): кръгови кръстовища; **управление на голямо превозно средство в кръгови кръстовища; дясно и ляво управление**; прелези; трамвайни/автобусни спирки; пешеходни пътеки; **велосипедни алеи**; **управление** по дълги отсечки с наклон нагоре/надолу; **промени на наклона**; тунели;

Изменение 177

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква з а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

за) взаимодействие с други участници в движението по пътищата, включително предвиждане на мъртви зони, и подходящо използване на пътепоказателите;

Изменение 178

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква и

Текст, предложен от Комисията

Изменение

и) вземане на необходимите предпазни мерки при слизване от превозното средство;

и) качване и слизване от превозното средство, включително гарантиране, че е безопасно да се отвори вратата на превозното средство и че това няма да създаде опасност за другите участници в движението по пътищата, като например пешеходци, велосипедисти и

*ползватели на средства за
микромобилност, с особено внимание
към отварянето на вратата с
ръката, която е по-далече от нея.*

Изменение 179

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква й

Текст, предложен от Комисията

й) реагиране и предвиждане на опасни ситуации с използване на симулатори.

Изменение

й) реагиране и предвиждане на опасни ситуации, **включително** с използване на симулатори.

Изменение 184

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 2 – буква а а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) различни механизми за прикачване на ремарке към камион, като се взема предвид седловото прикачно устройство за съчленени превозни средства (за полуремаркета) и прикачното устройство с теглич за ремаркета с теглич (несъчленено превозно средство), както и стандартните оперативни процедури и протоколи за прикачване и разкачване на ремаркета от камиони, като се използват тези теглително-прикачни механизми;

Изменение 185

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 2 – буква в

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) безопасно паркиране за товарене/разтоварване на товарна рампа/платформа или подобна инсталация (само за категории C, CE, C1, C1E);

в) безопасно паркиране за товарене/разтоварване на товарна рампа/платформа или подобна инсталация (само за категории C, CE, C1, C1E, **T**);

Изменение 186

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 3 – параграф 1 – буква е

Текст, предложен от Комисията

Изменение

д) смяна на посоката: завиване наляво и надясно; смяна на пътните ленти;

д) смяна на посоката: завиване наляво и надясно; смяна на пътните ленти, **извършване на обратен завой**;

Изменение 187

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 3 – параграф 1 – буква д а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

да) вземане предвид на мъртвите зони;

Изменение 188

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 3 – параграф 1 – буква ж

Текст, предложен от Комисията

ж) изпреварване/разминаване:
изпреварване на други **превозни средства** (ако е възможно); управление покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства (ако е целесъобразно);

Изменение

ж) изпреварване/разминаване:
изпреварване на други **участници в движението по пътищата и ползватели на средства за микромобилност, включително велосипедисти и пешеходци** (ако е възможно); управление покрай препятствия, например паркирани коли; изпреварване от страна на други превозни средства (ако е целесъобразно);

Изменение 189

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 3 – параграф 1 – буква з

Текст, предложен от Комисията

з) специални елементи и характеристики на пътя (**ако такива са налични**): кръгови кръстовища; прелези; трамвайни/автобусни спирки; пешеходни пътеки; кормуване по дълги отсечки с наклон нагоре/надолу; тунели;

Изменение

з) специални елементи и характеристики на пътя: **управление на голямо превозно средство в** кръгови кръстовища; **управление в ляво и в дясно**; прелези; трамвайни/автобусни спирки; пешеходни пътеки, **велосипедни алеи**; кормуване по дълги отсечки с наклон нагоре/надолу; тунели;

Изменение 190

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 3 – параграф 1 – буква и

Текст, предложен от Комисията

Изменение

и) **вземане на необходимите предпазни мерки при** слизване от превозното средство.

и) **качване в и** слизване от превозното средство, **включително гарантиране, че е безопасно да се отвори вратата на превозното средство и че това няма да създаде опасност за други участници в движението по пътищата, като например пешеходци, велосипедисти и ползватели на средства за микромобилност;**

Изменение 191

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 3 – параграф 1 – буква и а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

иа) предпазните мерки, които трябва да се вземат при безопасно качване в и слизване от превозното средство;

Изменение 192

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 4 – буква а

Текст, предложен от Комисията

Изменение

а) управление по начин, който гарантира безопасност и намаляване на потреблението на гориво/енергия и емисиите при ускорение, отрицателно

а) управление по начин, който гарантира безопасност и намаляване на потреблението на гориво/енергия и емисиите при ускорение, отрицателно

ускорение, управление по път с наклон нагоре и надолу;

ускорение, управление по път с наклон нагоре и надолу, **разстояние до превозното средство отпред; изпреварване на завой, смяна на пътна лента, правила за предимство, ограничения на скоростта;**

Изменение 193

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 4 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) реагиране и предвиждане на опасни ситуации с използване на симулатори.

Изменение

б) реагиране и предвиждане на опасни ситуации, **включително** с използване на симулатори.

Изменение 194

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 9 – подточка 1 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Изпитващите по управление трябва да бъдат обучени да оценяват правилно способността на кандидатите да управляват по безопасен начин. Работата на изпитващите по управление се наблюдава и спрямо нея се упражнява надзор от орган, оправомощен за това от държавата членка, за да се гарантира правилното и последователно прилагане на оценяването на грешките в съответствие с определения в настоящото приложение стандарти.

Изменение

Изпитващите по управление трябва да бъдат обучени да оценяват правилно способността на кандидатите да управляват по безопасен начин. Работата на изпитващите по управление се наблюдава и спрямо нея се упражнява надзор от **независим** орган, оправомощен за това от държавата членка, за да се гарантира правилното и последователно прилагане на оценяването на грешките в съответствие с определения в настоящото приложение стандарти.

Изменение 195

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 9 – подточка 3 – буква а

Текст, предложен от Комисията

а) контролира превозното средство; като взема предвид: правилното използване на предпазните колани, огледалата за задно виждане, облегалките за глава; седалката; правилното използване на светлините и другото оборудване; правилното използване на съединителя, предавателната кутия, газта, спирачните уредби (включително трета спирачна уредба, ако такава е налична), кормилната уредба; контролирането на превозното средство при различни обстоятелства, при различни скорости; стабилността на пътя; теглото, размерите и характеристиките на превозното средство; теглото и вида на товара (само за категории BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); удобството на пътниците (само за категории D, DE, D1, D1E) (без бързо ускоряване, плавно управление и без рязко спиране);

Изменение

а) контролира превозното средство; като взема предвид: правилното използване на предпазните колани, **съвременните помощни устройства за безопасност и за управление**, огледалата за задно виждане, облегалките за глава; седалката; правилното използване на светлините и другото оборудване; правилното използване на съединителя, предавателната кутия, газта, спирачните уредби (включително трета спирачна уредба, ако такава е налична), кормилната уредба; контролирането на превозното средство при различни обстоятелства, при различни скорости; стабилността на пътя; теглото, размерите и характеристиките на превозното средство; теглото и вида на товара (само за категории BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E, **T**); удобството на пътниците (само за категории D, DE, D1, D1E) (без бързо ускоряване, плавно управление и без рязко спиране);

Изменение 196

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 9 – подточка 3 – буква б

Текст, предложен от Комисията

б) управлява икономично, безопасно и енергийно ефективно при отчитане на оборотите в минута, сменяне на

Изменение

б) управлява икономично, безопасно и енергийно ефективно при отчитане на оборотите в минута, сменяне на

предавките, спиране и ускоряване (само за категории B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

предавките, спиране и ускоряване **и използва основните вградени в превозното средство помощни средства за управление и/или безопасност** (само за категории B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

Изменение 197

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 9 – подточка 3 – буква в

Текст, предложен от Комисията

в) спазва правилата за наблюдение: наблюдение във всички посоки; правилно използване на огледалата; виждане на далечно, средно и близко разстояние;

Изменение

в) спазва правилата за наблюдение: наблюдение във всички посоки; правилното използване на огледалата **и новите технологии**; виждане на далечно, средно и близко разстояние;

Изменение 198

Предложение за директива

Приложение II – част I – буква Б – точка 9 – подточка 3 – буква й

Текст, предложен от Комисията

й) управлява използването на спирачките и спирането: своевременно намаляване на скоростта, използване на спирачките или спиране в съответствие с обстоятелствата; предвиждане; използване на различните спирателни уредби (само за категории C, CE, D, DE); използване на системи за намаляване на скоростта, различни от спирачките (само за категории C, CE, D, DE).

Изменение

й) управлява използването на спирачките и спирането: своевременно намаляване на скоростта, използване на спирачките или спиране в съответствие с обстоятелствата; предвиждане; използване на различните спирателни уредби (само за категории C, CE, D, DE); използване на системи за намаляване на скоростта, различни от спирачките, **и използване на вградените в превозното средство технологии** (само за категории C, CE,

D, DE).

Изменение 199

Предложение за директива

Приложение II – част II – параграф 1 – тире 5

Текст, предложен от Комисията

– да отчитат всички фактори, които оказват влияние на поведението при управление (например алкохол, умора, лошо зрение и т.н.), така че да запазят в пълна степен способностите, необходими за безопасно управление;

Изменение

– да отчитат всички фактори, които оказват влияние на поведението при управление (например алкохол, умора, лошо зрение, **използване на електронни устройства** и т.н.); така че да запазят в пълна степен способностите, необходими за безопасно управление;

Изменение 200

Предложение за директива

Приложение II – част II – параграф 1 – тире 7

Текст, предложен от Комисията

– да разполагат с достатъчно знания за рисковите фактори, свързани **със средствата** за микромобилност;

Изменение

– да разполагат с достатъчно знания за рисковите фактори, свързани с **велосипедистите, пешеходците и ползвателите на средства** за микромобилност;

Изменение 201

Предложение за директива

Приложение II – част II – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Държавите членки **могат** да прилагат подходящите мерки, за да гарантират, че водачите, които са загубили знанията, уменията и поведението, описани в точки 1—9, могат да възстановят тези знания и умения и да продължат да имат поведението, изисквано за управлението на превозно средство със силово задвижване.

Изменение

Държавите членки **се насърчават** да **въвеждат и** прилагат подходящите мерки, за да гарантират, че водачите, които са загубили знанията, уменията и поведението, описани в точки 1 – 9, могат да възстановят тези знания и умения и да продължат да имат поведението, изисквано за управлението на превозно средство със силово задвижване. **Държавите членки могат да използват приходите, заделени съгласно Директива 2015/413, за да подкрепят финансово такива мерки.**

Изменения 258, 327 и 338

Предложение за директива Приложение III – подзаглавие 1

Текст, предложен от Комисията

МИНИМАЛНИ СТАНДАРТИ ЗА
ФИЗИЧЕСКА И ПСИХИЧЕСКА
ГОДНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА
ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО СЪС СИЛОВО
ЗАДВИЖВАНЕ

Изменение

МИНИМАЛНИ СТАНДАРТИ ЗА
ГОДНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА
ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО СЪС СИЛОВО
ЗАДВИЖВАНЕ

Изменения 259, 328 и 339

Предложение за директива Приложение III – подзаглавие 3

Текст, предложен от Комисията

МЕДИЦИНСКИ ПРЕГЛЕДИ

Изменение

**ГОДНОСТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА
ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО СЪС
СИЛОВО ЗАДВИЖВАНЕ**

Изменение 202

Предложение за директива
Приложение III – точка 1 – подточка 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Група 1: водачи на превозни средства от категории А, А1, А2, АМ, В, В1 **и** ВЕ;

Изменение

(1) Група 1: водачи на превозни средства от категории А, А1, А2, АМ, В, В1, ВЕ **и Т**;

Изменение 203

Предложение за директива
Приложение III – точка 1 – подточка 3

Текст, предложен от Комисията

(3) В националното законодателство **може да се предвиди** разпоредбите на настоящото приложение за водачите от група 2 да се прилагат и за водачите на превозни средства от категория В, които използват своите свидетелства за управление за професионални цели (таксита, линейки и т.н.).

Изменение

(3) В националното законодателство се **предвижда** разпоредбите на настоящото приложение за водачите от група 2 да се прилагат и за водачите на превозни средства от категория В, които използват своите свидетелства за управление за професионални цели (таксита, линейки и т.н.).

Изменения 260 и 329

Предложение за директива
Приложение III – точка 3 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Кандидатите извършват самооценка **на физическата и психическата си годност** за управление на превозно

Изменение

Кандидатите извършват **или** самооценка, **или медицински преглед** за управление на превозно средство със

средство със силово задвижване.

силово задвижване *в съответствие с националната система, въведена в държавата членка на обичайно пребиваване.*

Изменение 205

Предложение за директива Приложение III – точка 3 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

От кандидатите се изисква да преминат медицински преглед, *ако от самооценката на физическата и психическата им годност*, докато се извършват необходимите формалности или по време на изпитите, които трябва да преминат, преди да получат свидетелство за управление, *стане ясно, че има вероятност да имат един или няколко от видовете медицинска непригодност, посочени в настоящото приложение.*

Изменение

От кандидатите се изисква да преминат медицински преглед, *включително подходящ преглед на зрението, както е описано в точка 6*, докато се извършват необходимите формалности или по време на изпитите, които трябва да преминат, преди да получат свидетелство за управление, *който завършва с издаването на мотивирано медицинско становище от медицински орган, чийто експертен опит е подходящ с оглед на сложността на комбинираните цели на настоящото приложение.*

Изменения 262, 331 и 341

Предложение за директива Приложение III – точка 3 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Водачите подлежат на същата процедура, когато се извършва подновяване на техните свидетелства за управление.

Изменение

Когато се подновяват свидетелствата за управление, водачите могат да бъдат подложени на медицински преглед за управление на превозно средство със силово задвижване, на самооценка или всяка друга форма на оценка на годността за управление в съответствие с националната система, въведена в държавата членка на обичайно пребиваване.

Изменение 206

Предложение за директива Приложение III - точка 3 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

За. Държавите членки могат да определят по-строги стандарти и правила от предвидените в настоящото приложение за издаване или последващо подновяване на свидетелства за управление.

Изменение 207

Предложение за директива Приложение III – точка 4 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Кандидатите преминават медицински прегледи, преди да им бъде издадено за първи път свидетелство за управление, и след това преминават прегледи в съответствие с националната система, прилагана в държавата членка на обичайно пребиваване, всеки път когато свидетелството им за управление на се подновява.

Изменение

Кандидатите преминават медицински прегледи ***на физическата и психическата си годност за управление на превозно средство със силово задвижване***, преди да им бъде издадено за първи път свидетелство за управление, и след това преминават прегледи в съответствие с националната система, прилагана в държавата членка на обичайно пребиваване, всеки път когато свидетелството им за управление на се подновява. ***Медицинският преглед може да бъде извършен от общопрактикуващ лекар, завършил онлайн курса на обучение, посочен в член 10, параграф 8а.***

Изменение 208

Предложение за директива Приложение III - точка 4 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

4а. Водачите подлежат на същата процедура, когато се извършва подновяване на техните свидетелства за управление.

Изменение 209

Предложение за директива Приложение III – раздел 6 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Всички кандидати за свидетелство за управление преминават подходяща проверка, за да се установи дали имат острота на зрението и зрително поле, които са адекватни за управлението на превозни средства със силово задвижване. Ако има основания за съмнение относно адекватността на зрението на кандидата, той се преглежда от компетентен медицински орган. При този преглед се обръща внимание по-специално на следното: острота на зрението, зрително поле, виждане в здрач (сумрак), чувствителност към заслепяване и към контраст, диплопия и други зрителни функции, които могат да изложат на риск безопасното управление.

Изменение

Всички кандидати за свидетелство за управление **и за неговото подновяване** преминават подходяща проверка, за да се установи дали имат острота на зрението, **измерена чрез одобрена таблица за оценка на зрителната острота**, и зрително поле, които са адекватни за управлението на превозни средства със силово задвижване. Ако има основания за съмнение относно адекватността на зрението на кандидата, той се преглежда от компетентен медицински орган **или от квалифициран специалист офталмолог, оправомощен съгласно националното законодателство**. При този преглед се обръща внимание по-специално на следното: острота на зрението, зрително поле, виждане в здрач (сумрак), чувствителност към заслепяване и към контраст, диплопия и

други зрителни функции, които могат да изложат на риск безопасното управление.

Изменение 210

Предложение за директива Приложение III – раздел 6 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

За водачи от група 1 може да се предвиди издаването на свидетелство за управление в „изключителни индивидуални случаи“, когато стандартът за зрителното поле или стандартът за острота на зрението не могат да бъдат спазени, но има основания да се смята, че издаването на свидетелство за управление на кандидата не би накърнило пътната безопасност; в такива случаи водачът се подлага на преглед от компетентен медицински орган, за да се докаже, че няма друго нарушение на зрителната функция, включително чувствителност към заслепяване и към контраст и виждане в здрач (сумрак). От водача или кандидата също така се изисква да премине позитивно практическо изпитване, проведено от компетентен орган.

Изменение

За водачи от група 1 може да се предвиди издаването на свидетелство за управление в „изключителни индивидуални случаи“, когато стандартът за зрителното поле или стандартът за острота на зрението не могат да бъдат спазени, но има основания да се смята, че издаването на свидетелство за управление на кандидата не би накърнило пътната безопасност; в такива случаи водачът се подлага на преглед от компетентен медицински орган **или от квалифициран специалист офталмолог, оправомощен съгласно националното законодателство**, за да се докаже, че няма друго нарушение на зрителната функция, включително чувствителност към заслепяване и към контраст и виждане в здрач (сумрак). От водача или кандидата също така се изисква да премине позитивно практическо изпитване, проведено от компетентен орган.

Изменение 211

Предложение за директива Приложение III – точка 6 – параграф 3 – точка 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление трябва да имат двуочна (бинокулярна) острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,5, при използване едновременно и на двете очи.

Изменение

Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление трябва да имат двуочна (бинокулярна) острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,5 **(десетичен запис)**, при използване едновременно и на двете очи.

Изменение 212

**Предложение за директива
Приложение III – точка 6 – параграф 2 – точка 2**

Текст, предложен от Комисията

(2) Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление, които имат обща функционална загуба на зрението на едното око или които използват само едното око (например в случай на диплопия), трябва да имат острота на зрението минимум 0,5, при необходимост с коригиращи лещи. Компетентният медицински орган трябва да удостовери, че такова състояние на едноочно (монокулярно) зрение е налице от достатъчно дълго време, за да даде възможност за адаптиране, както и че зрителното поле на това око е в съответствие с изискванията, определени в точка 6, подточка 1).

Изменение

(2) Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление, които имат обща функционална загуба на зрението на едното око или които използват само едното око (например в случай на диплопия), трябва да имат острота на зрението минимум 0,5 **(десетичен запис)**, при необходимост с коригиращи лещи. Компетентният медицински орган трябва да удостовери, че такова състояние на едноочно (монокулярно) зрение е налице от достатъчно дълго време, за да даде възможност за адаптиране, както и че зрителното поле на това око е в съответствие с изискванията, определени в точка 6, подточка 1).

Изменение 213

Предложение за директива
Приложение III – точка 6 – параграф 3 – точка 3

Текст, предложен от Комисията

(3) След наскоро развита диплопия или след загуба на зрението на едното око трябва да измине подходящ период на адаптация (например шест месеца), през който управлението не е позволено. След този период управлението е разрешено само след благоприятно становище от специалисти в областта на зрението и управлението.

Изменение

(3) След наскоро развита диплопия или след загуба на зрението на едното око трябва да измине подходящ период на адаптация (например шест месеца), през който управлението не е позволено. След този период управлението е разрешено само след благоприятно становище от специалисти в областта на зрението и управлението. **Органът може да установи временни изисквания и когато е целесъобразно, ограничения за нощното шофиране.**

Изменение 214

Предложение за директива
Приложение III – точка 6 – параграф 4 – точка 4– параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление трябва да имат острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,8 на по-силното око и минимум 0,1 на по-слабото око. При използване на коригиращи лещи за достигане на стойностите 0,8 и 0,1, минималната острота (0,8 и 0,1) трябва да се достига или чрез коригиране с помощта на очила, коригиращи не повече от плюс осем диоптъра, или с помощта на контактни лещи. Към тази корекция трябва да има добра поносимост.

Изменение

Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление трябва да имат острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,8 (**десетичен запис**) на по-силното око и минимум 0,1 (**десетичен запис**) на по-слабото око. При използване на коригиращи лещи за достигане на стойностите 0,8 и 0,1, минималната острота (0,8 и 0,1) трябва да се достига или чрез коригиране с помощта на очила, коригиращи не повече от плюс осем диоптъра, или с помощта на контактни лещи. Към тази корекция трябва да има добра поносимост. **Медицинският преглед може да бъде извършен от общопрактикуващ лекар, преминал**

Изменение 215

Предложение за директива

Приложение III – точка 6 – параграф 4 – точка 4– параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи **без нормална** чувствителност към контраст или страдащи от диплопия.

Изменение

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, **които имат значителни промени във виждането в здрач, нарушена** чувствителност към контраст **и недостатъчно зрение след заслепяване, с неподходящо време за възстановяване дори на по-силното око** или страдащи от диплопия.

Изменение 216

Предложение за директива

Приложение III – точка 6 – параграф 4 – точка 4– параграф 4

Текст, предложен от Комисията

След значителна загуба на зрението на едното око трябва да измине подходящ период на адаптиране (например шест месеца), през който на лицето не е позволено да управлява. След този период управлението се разрешава само след благоприятно становище от специалисти в областта на зрението и управлението.

Изменение

След значителна загуба на зрението на едното око трябва да измине подходящ период на адаптиране (например шест месеца), през който на лицето не е позволено да управлява. След този период управлението се разрешава само след благоприятно становище от специалисти в областта на зрението и управлението. **Компетентният медицински орган може да разреши управление на превозно средство при спазване на определени изисквания**

или да наложи ограничения.

Изменение 217

Предложение за директива

Приложение III – точка 10 – параграф 3 – точка 2

Текст, предложен от Комисията

(2) Кандидат или водач, страдащ от диабет, лекуван с лекарствен продукт, който има риск да предизвика хипогликемия, трябва да докаже, че разбира какво крие рискът от хипогликемия и че е способен да се справи адекватно с това състояние.

Изменение

(2) Кандидат или водач, страдащ от диабет, лекуван с лекарствен продукт, който има риск да предизвика хипогликемия, трябва да докаже, че разбира какво крие рискът от хипогликемия и че е способен да се справи адекватно с това състояние, **включително чрез непрекъсната система за наблюдение, когато компетентен медицински орган счете това за необходимо.**

Изменение 218

Предложение за директива

Приложение III – точка 10 – параграф 7 – точка 3– параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Освен това в тези случаи такива свидетелства за управление се издават, при условие че е налице становище от компетентен медицински орган и се извършват редовни медицински прегледи най-малко веднъж на три години.

Изменение

Освен това в тези случаи такива свидетелства за управление се издават **или подновяват**, при условие че е налице **положително** становище от компетентен медицински орган и се извършват редовни прегледи **от медицински специалист** най-малко веднъж на три години.

Изменение 219

Предложение за директива

Приложение III – точка 11 – параграф 2 – точка 1– параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, страдащи от сериозно неврологично заболяване, освен ако заявлението е подкрепено от квалифицирано медицинско заключение.

Изменение

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, страдащи от сериозно неврологично заболяване, освен ако заявлението е подкрепено от **положително** квалифицирано медицинско заключение, **издадено от медицински специалист или компетентен медицински орган.**

Изменение 220

Предложение за директива

Приложение III – точка 11 – параграф 2 – точка 1– параграф 2

Текст, предложен от Комисията

Неврологични нарушения, свързани със заболявания или хирургическа намеса, засягащи централната или периферната нервна система, които водят до сетивни или двигателни дефицити и засягат равновесието и координацията, се вземат надлежно предвид във връзка с функционалните им последствия **и** рисковете от прогресиране. В такива случаи издаването или подновяването на свидетелството за управление може да зависи от извършването на периодична оценка при наличие на риск от влошаване.

Изменение

Неврологични нарушения, свързани с **проблеми в развитието**, със заболявания, **с медицинска** или хирургическа намеса, засягащи централната или периферната нервна система, които водят до **когнитивни, поведенчески**, сетивни или двигателни дефицити и засягат **способностите/функционирането**, равновесието и координацията, се вземат надлежно предвид във връзка с функционалните им последствия. **Трябва да се вземат предвид** рисковете от прогресиране **на увреждането и спазването на лечението**. В такива случаи издаването или подновяването на свидетелството за управление може да зависи от извършването на

периодична оценка при наличие на риск от влошаване.

Изменение 222

Предложение за директива

Приложение III – точка 12 – параграф 6 – точка 11– параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Провокиран епилептичен припадък: кандидат, който е имал провокиран епилептичен припадък поради установим предизвикващ го фактор, който има малка вероятност да се прояви при управление, може да бъде обявен за годен да управлява, като случаят се преценява индивидуално **и** след представяне на становище от невролог. След остър пристъп се прави електроенцефалограма и се извършва подходяща неврологична оценка.

Изменение

Провокиран епилептичен припадък: кандидат, който е имал провокиран епилептичен припадък поради установим предизвикващ го фактор, който има малка вероятност да се прояви при управление, може да бъде обявен за годен да управлява като случаят се преценява **само** индивидуално, **и за превозни средства за частна употреба, а не за транспорт на други лица**, след представяне на становище от невролог. След остър пристъп се прави електроенцефалограма и се извършва подходяща неврологична оценка.

Изменение 223

Предложение за директива

Приложение III – точка 12 – параграф 6 – точка 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Първи или единствен непровокиран припадък: кандидат, който е имал първи непровокиран епилептичен припадък, може да бъде

Изменение

(12) Първи или единствен непровокиран припадък: кандидат, който е имал първи непровокиран епилептичен припадък, може да бъде

обявен за годен да управлява МПС след изтичането на период от пет години, в който не е имал последващи припадъци и през който не е употребявал лекарства против епилепсия, при условие че е извършена подходяща неврологична оценка. ***Националните органи могат да позволят на водачи с добри прогностични показатели да управляват преди изтичането на този срок.***

обявен за годен да управлява МПС след изтичането на период от пет години, в който не е имал последващи припадъци и през който не е употребявал лекарства против епилепсия, при условие че е извършена подходяща неврологична оценка.

Изменение 224

Предложение за директива

Приложение III – точка 13 – параграф 2 – точка 1– буква а

Текст, предложен от Комисията

а) тежки психически увреждания, независимо дали вродени или причинени от заболяване, травма или неврохирургически операции;

Изменение

а) тежки психически ***или когнитивни*** увреждания ***или поведенчески разстройства***, независимо дали вродени или причинени от заболяване, травма или неврохирургически операции;

Изменение 225

Предложение за директива

Приложение III – точка 13 – параграф 2 – точка 1– буква б

Текст, предложен от Комисията

б) ***тежко интелектуално увреждане;***

Изменение

б) ***заличава се***

Изменение 226

Предложение за директива

Приложение III – точка 13 – параграф 2 – точка 1– буква в

Текст, предложен от Комисията

Изменение

в) **тежки поведенчески проблеми и свързани с възрастта поведенчески проблеми; или** разстройства на личността, водещи до силно влошаване на възможността за преценка, поведението или адаптивността,

в) разстройства на личността, водещи до силно влошаване на възможността за преценка, поведението или адаптивността,

Изменение 227

Предложение за директива

Приложение III – точка 13 – параграф 3 – точка 2

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група.

(2) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група.
Компетентният медицински орган може да установи временни изисквания или да наложи ограничения за управление на превозно средство.

Изменение 228

Предложение за директива

Приложение III – точка 14 – параграф 2 – точка 1– параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи **със зависимост от** алкохол или които не могат да се въздържат от управление след употреба на алкохол, освен ако се прилагат подходящи ограничения чрез използването на технологии, позволяващи да се компенсира зависимостта (**например** чрез задължителното използване на устройство за отчитане и блокиране на двигателя на автомобила при наличие на алкохол).

Изменение

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи с **разстройства, свързани с употребата на** алкохол, или които не могат да се въздържат от управление след употреба на алкохол, освен ако се прилагат подходящи ограничения чрез **тяхното участие в програми за рехабилитация, включващи мониторинг и медицинско наблюдение, и чрез** използването на технологии, позволяващи да се компенсира зависимостта (**включително** чрез задължителното използване на устройство за отчитане и блокиране на двигателя на автомобила при наличие на алкохол).

Изменение 229

Предложение за директива

Приложение III – точка 14 – параграф 2 – точка 1 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

След доказан период на въздържание, при представяне на квалифицирано медицинско заключение и при условие за провеждане на редовни медицински прегледи, могат да бъдат издавани или подновявани без други ограничения свидетелства за управление на кандидати или водачи, които в миналото са били зависими от алкохол.

Изменение

След доказан период на въздържание, при представяне на **положително** квалифицирано медицинско заключение и при условие за провеждане на редовни медицински прегледи **от компетентен медицински орган**, могат да бъдат издавани или подновявани без други ограничения свидетелства за управление на кандидати или водачи, които в миналото са били зависими от алкохол.

Изменение 230

Предложение за директива
Приложение III – точка 14 – параграф 3 – точка 2 а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(2а) Компетентният медицински орган може да установи временни изисквания и когато е целесъобразно, ограничения за управление на превозно средство.

Изменение 231

Предложение за директива
Приложение III – точка 15 – параграф 2 – точка 1 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, които **са зависими от** психотропни вещества, или **които не са зависими от такива вещества, но злоупотребяват с тях редовно**, независимо от исканата категория свидетелство за управление.

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, които **използват** психотропни вещества или **наркотици**, независимо от исканата категория свидетелство за управление.

Изменение 232

Предложение за директива
Приложение III – точка 15 – параграф 2 – точка 2 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, редовно **употребяващи** психотропни вещества **под каквато и да е форма, които могат да увредят**

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, **които злоупотребяват с** или редовно **употребяват** психотропни вещества, **ако поеманото количество**

способността за *безопасно* управление, *когато поеманите количества са такива, че имат отрицателно въздействие върху управлението*. Това се отнася и за всички други лекарствени продукти или комбинации от лекарствени продукти, които влияят на способността за управление.

влияе на способността за управление. Това се отнася и за всички други лекарствени продукти или комбинации от лекарствени продукти, които влияят на способността за управление.

Компетентният медицински орган може да установи временни изисквания и когато е целесъобразно, ограничения за управление на превозно средство.

Изменение 233

Предложение за директива

Приложение III – точка 15 – параграф 2 – точка 3

Текст, предложен от Комисията

(3) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група.

Изменение

(3) Компетентният медицински орган надлежно взема предвид допълнителните рискове и опасности, свързани с управлението на превозни средства, попадащи в обхвата на определението за тази група, *и може да установи временни изисквания и когато е целесъобразно, ограничения за управление на превозно средство.*

Изменение 234

Предложение за директива

Приложение IV – част 1 – точка 3 – буква ж а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

жа) разбиране и обръщане на

**внимание на уязвимостта на
немоторизирани участници в
пътното движение.**

Изменение 235

Предложение за директива Приложение IV – част 4 – точка 1 – буква д

Текст, предложен от Комисията

д) Работата при изпитването по управление се наблюдава и спрямо нея се упражнява надзор от орган, оправомощен от държавата членка, за да се гарантира правилното и последователно прилагане на оценяването.

Изменение

д) Работата при изпитването по управление се наблюдава и спрямо нея се упражнява надзор от **независим** орган, оправомощен от държавата членка, за да се гарантира правилното и последователно прилагане на оценяването.

Изменение 236

Предложение за директива Приложение IV – част 4 – точка 2 – буква а – подточка i – тире 1

Текст, предложен от Комисията

– поддържат и опресняват необходимите знания **и** умения във връзка с изпитването;

Изменение

– поддържат и опресняват необходимите знания, умения във връзка с изпитването **и комуникационни умения**;

Изменение 237

Предложение за директива Приложение IV – част 5 – точка 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Държавите членки могат да позволят на лица, оправомощени да провеждат изпити за управление непосредствено преди влизането в сила на разпоредбите на Директива **2006/126/ЕО**, да продължат да провеждат изпити за управление, независимо от това, че те не са били оправомощени в съответствие с общите условия в точка 2 или с процеса за придобиване на първоначална квалификация, посочен в точка 3.

Изменение

(1) Държавите членки могат да позволят на лица, оправомощени да провеждат изпити за управление непосредствено преди влизането в сила на **настоящата** директива, да продължат да провеждат изпити за управление, независимо от това, че те не са били оправомощени в съответствие с общите условия в точка 2 или с процеса за придобиване на първоначална квалификация, посочен в точка 3.