



Bryssel den 3 juli 2024
(OR. en)

10630/24

**Interinstitutionellt ärende:
2023/0053(COD)**

**CODEC 1421
TRANS 270
PE 156**

INFORMERANDE NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 – Resultatet av Europaparlamentets första behandling (Strasbourg, 26–28 februari 2024)

I. INLEDNING

Föredraganden, Karima DELLI (Verts/ALE, FR), lade som företrädare för utskottet för transport och turism (TRAN) fram ett betänkande om ovannämnda förslag till direktiv, som innehöll 237 ändringsförslag (ändringsförslag 1–237) till förslaget.

Dessutom lade EPP-gruppen fram 32 ändringsförslag (ändringsförslag 238–241 och 305–332), ECR-gruppen lade fram 22 ändringsförslag (ändringsförslag 242–263), Verts/ALE-gruppen lade fram åtta ändringsförslag (ändringsförslag 264–271), S&D-gruppen lade fram 16 ändringsförslag (ändringsförslagen 272–287), gruppen The Left lade fram 17 ändringsförslag (ändringsförslagen 288–304) och ett antal parlamentsledamöter från olika politiska grupper lade fram 11 ändringsförslag (ändringsförslagen 333–343).

II. OMRÖSTNING

Vid omröstningen i plenum den 28 februari 2024 antog Europaparlamentet ändringsförslag 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 och 341 till förslaget till direktiv. Inga andra ändringsförslag antogs.

Det ändrade kommissionsförslaget utgör parlamentets ståndpunkt vid första behandlingen, vilken återges i lagstiftningsresolutionen i bilagan.

P9_TA(2024)0095**Körkort**

Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 28 februari 2024 om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om körkort och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG och kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Ordinarie lagstiftningsförfarande: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (COM(2023)0127),
 - med beaktande av artiklarna 294.2 och 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag för parlamentet (C9-0035/2023),
 - med beaktande av artikel 294.3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
 - med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande av den 14 juni 2023¹,
 - efter att ha hört Regionkommittén,
 - med beaktande av artikel 59 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0445/2023),
1. Europaparlamentet antar nedanstående ståndpunkt vid första behandlingen.
 2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att på nytt lägga fram ärendet för parlamentet om den ersätter, väsentligt ändrar eller har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag.
 3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända parlamentets ståndpunkt till rådet, kommissionen och de nationella parlamenten.

¹ EUT C 293, 18.8.2023, s. 133.

Ändring 1

Förslag till direktiv Skäl -1 (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(-1) Unionen har genom sitt nollvisionsmål förbundit sig att se till att ingen förolyckas i trafiken senast 2050, vilket upprepas i 2020 års strategi för hållbar och smart mobilitet. Vid det informella transportrådsmötet i Valletta 2017 enades man om att det fortsatt höga antalet trafikolyckor och de allvarliga trafikskadorna utgör ett stort samhällsproblem, och utfärdade en förklaring där kommissionen bland annat uppmanades att utarbeta en förstärkt politisk och rättslig unionsram för trafiksäkerhet för årtiondet efter 2020 för att säkerställa färre dödsfall och ett förbättrat skydd för trafikanter, särskilt oskyddade sådana, som oftast är de som drabbas.

Ändring 2

Förslag till direktiv Skäl -1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(-1a) De insatser som hittills har gjorts av de offentliga myndigheterna har lett till en minskning av antalet förolyckade i trafiken från 51 400 år 2001 till 19 800 år 2021. Dessa siffror var lägre än unionsmålet att minska antalet förolyckade i trafiken med 75 % mellan

2001 och 2020. Dessutom har de framsteg som gjorts för att halvera antalet dödsoffer i trafiken under det första årtiondet saktat in.

Ändring 3

Förslag till direktiv Skäl 2

Kommissionens förslag

(2) Dagens regler bör uppdateras till de nya tiderna och göras hållbara, inkluderande, intelligenta och resilienta. För att stärka den europeiska ekonomins konkurrenskraft bör hänsyn bör tas till behovet av att minska utsläppen från transporter samt till digitaliseringen, befolkningsutvecklingen och den tekniska utvecklingen. Det är viktigt att förenkla och digitalisera de administrativa förfarandena för att undanröja kvarvarande hinder, bland annat administrativa bördor, för den fria rörligheten för förare som bosätter sig i en annan medlemsstat än den som utfärdar körkortet. En harmoniserad ram för standardunionsspecifikationer för körkort bör omfatta både fysiska och mobila körkort och föreskriva ömsesidigt erkännande av dessa, om de utfärdats i vederbörlig ordning i enlighet med detta direktiv.

Ändring

(2) Dagens regler bör uppdateras till de nya tiderna och göras hållbara, inkluderande, intelligenta och resilienta. För att stärka den europeiska ekonomins konkurrenskraft bör hänsyn bör tas till behovet av att minska utsläppen **och energiförbrukningen** från transporter, **inbegripet genom ökad användning av fordon som drivs med alternativa bränslen**, samt till digitaliseringen, befolkningsutvecklingen och den tekniska utvecklingen. Det är viktigt att förenkla och digitalisera de administrativa förfarandena för att undanröja kvarvarande hinder, bland annat administrativa bördor, för den fria rörligheten för förare som bosätter sig i en annan medlemsstat än den som utfärdar körkortet. En harmoniserad ram för standardunionsspecifikationer för körkort bör omfatta både fysiska och mobila körkort **i alla kategorier** och föreskriva ömsesidigt erkännande av dessa, om de utfärdats i vederbörlig ordning i enlighet med detta direktiv.

Ändring 5

Förslag till direktiv Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Det bör säkerställas att behandlingen av personuppgifter för genomförandet av detta direktiv är förenlig med unionens ram för dataskydd, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁵³.

⁵³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

Ändring

(4) Det bör säkerställas att behandlingen av personuppgifter för genomförandet av detta direktiv är förenlig med unionens ram för dataskydd, särskilt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679⁵³ **och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG^{53a}**.

⁵³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

^{53a} **Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37).**

Ändring 6

Förslag till direktiv Skäl 5

Kommissionens förslag

(5) I detta direktiv fastställs en rättslig grund för lagring av en obligatorisk

Ändring

(5) I detta direktiv fastställs en rättslig grund för lagring av en obligatorisk

uppsättning personuppgifter i de fysiska körkortet och deras mikrochip eller QR-koder och i mobila körkort för att garantera en hög trafiksäkerhetsnivå i hela unionen och i enlighet med artikel 6.1 e och, i tillämpliga fall, artikel 9.2 g i förordning (EU) 2016/679. Sådana uppgifter bör begränsas till vad som är nödvändigt för att bevisa en persons rätt att framföra fordon, identifiera denna person och kontrollera hans eller hennes identitet och rätt att framföra fordon. I detta direktiv föreskrivs också ytterligare skyddsåtgärder för att säkerställa skyddet av personuppgifter som lämnas ut under kontrollprocessen.

uppsättning personuppgifter i de fysiska körkortet och deras mikrochip eller QR-koder och i mobila körkort, **för att kunna bevisa och kontrollera personens rätt att framföra fordon och hans eller hennes identitet**, för att garantera en hög trafiksäkerhetsnivå i hela unionen och i enlighet med artikel 6.1 e och, i tillämpliga fall, artikel 9.2 g i förordning (EU) 2016/679. Sådana uppgifter bör begränsas till vad som är nödvändigt för att bevisa en persons rätt att framföra fordon, identifiera denna person och kontrollera hans eller hennes identitet och rätt att framföra fordon. I detta direktiv föreskrivs också ytterligare skyddsåtgärder för att säkerställa skyddet av personuppgifter som lämnas ut under kontrollprocessen.

Ändring 7

Förslag till direktiv Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) För att skapa rättslig klarhet och garantera en smidig övergång mellan detta direktiv och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort⁵⁴ bör medlemsstaterna kunna lagra ytterligare personuppgifter på ett mikrochip, om detta föreskrivs i nationell lagstiftning som är förenlig med förordning (EU) 2016/679. Detta direktiv fungerar dock inte som rättslig grund för införandet av sådana ytterligare uppgifter.

Ändring

(6) För att skapa rättslig klarhet och garantera en smidig övergång mellan detta direktiv och Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG om körkort bör medlemsstaterna kunna lagra ytterligare personuppgifter på ett mikrochip, om detta föreskrivs i nationell lagstiftning som är förenlig med förordning (EU) 2016/679. **Under alla omständigheter bör alla uppgifter lagras på ett sådant mikrochip endast fram till slutet av körkortets giltighetstid.** Detta direktiv fungerar dock inte som rättslig grund för införandet av sådana ytterligare uppgifter.

⁵⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

⁵⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 30.12.2006, s. 18).

Ändring 8

Förslag till direktiv Skäl 8a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(8a) Det mobila körkortet bör garantera högsta möjliga säkerhetsnivå för de personuppgifter som används för identifiering och autentisering, oavsett om uppgifterna lagras lokalt, i decentraliserade liggare eller genom molnbaserade lösningar, och bör ta hänsyn till de olika risknivåerna. Trots behovet av stark användarautentisering bör användningen av biometriska uppgifter för att identifiera och autentisera personuppgifter inte göras till en förutsättning för användningen av det mobila körkortet. Biometriska uppgifter som används för autentisering av en fysisk person i enlighet med förordning (EU) 2016/679 bör inte lagras med hjälp av molnbaserade lösningar utan användarens uttryckliga samtycke. Användningen av biometriska uppgifter bör begränsas till särskilda scenarier som fastställs i artikel 9 i denna förordning, och den kräver organisatoriska och säkerhetsrelaterade åtgärder som står i rimlig proportion till de risker som denna behandling kan innebära för fysiska personers rättigheter och friheter i enlighet med förordning (EU) 2016/679.

Ändring 9

Förslag till direktiv

Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Den digitala omställningen är en av unionens prioriteringar. När det gäller vägtransporter kommer direktivet att bidra till att undanröja de återstående administrativa hindren för den fria rörligheten för personer, t.ex. tidsåtgången för att utfärda fysiska körkort. Därför bör en separat unionsstandard fastställas för mobila körkort som utfärdas inom unionen. För att underlätta den digitala omställningen bör mobila körkort utfärdas **som standard** från och med [datum för antagandet + 4 år], utan att det påverkar sökandens rätt att **förvärva enbart** ett fysiskt körkort **eller både ett fysiskt och mobilt körkort samtidigt**.

Ändring

(10) Den digitala omställningen är en av unionens prioriteringar. När det gäller vägtransporter kommer direktivet att bidra till att undanröja de återstående administrativa hindren för den fria rörligheten för personer, t.ex. tidsåtgången för att utfärda fysiska körkort. Därför bör en separat unionsstandard fastställas för mobila körkort som utfärdas inom unionen. För att underlätta den digitala omställningen bör mobila körkort utfärdas **som komplement till det fysiska körkortet** från och med [datum för antagandet + 4 år], utan att det påverkar sökandens rätt att **avstå från antingen** ett fysiskt körkort **eller ett digitalt körkort. Den sökande bör ha rätt att när som helst förvärva det körkortsformat som han eller hon ursprungligen avstod från. Ett diskretionärt tillvägagångssätt bör förbli regeln, samtidigt som det säkerställs att sökande har lika tillgång till det fysiska och mobila formatet ur ett ekonomiskt och operativt perspektiv. Det bör därför inte på något sätt avrådas från att välja ett fysiskt körkort, och i synnerhet bör sökande som inte kan eller vill förvärva ett mobilt körkort fortsätta att få tillgång till ett fysiskt körkort. Medlemsstaterna bör säkerställa att det fysiska körkortet utfärdas eller utfärdas på nytt utan onödigt dröjsmål och senast inom två veckor från den dag det begärdes.**

Ändring 10

Förslag till direktiv Skäl 11

Kommissionens förslag

(11) Det mobila körkortet bör inte bara innehålla den information som lämnas på det fysiska körkortet, men även information som **gör det möjligt att kontrollera** uppgifternas äkthet och en pekare för engångsbruk. Det bör dock säkerställas att mängden personuppgifter som görs tillgängliga även i sådana fall begränsas till vad som skulle lagras på det fysiska körkortet och vad som är absolut nödvändigt för att kontrollera sådana uppgifters äkthet. Dessa ytterligare uppgifter bör vara olika när personen innehar flera mobila körkort, vilket är möjligt under förutsättning att de har utfärdats av samma medlemsstat.

Ändring

(11) Det mobila körkortet bör inte bara innehålla den information som lämnas på det fysiska körkortet, men även information som **möjliggör kontroll av** uppgifternas äkthet och en pekare för engångsbruk. Det bör dock säkerställas att mängden personuppgifter som görs tillgängliga även i sådana fall begränsas till vad som skulle lagras på det fysiska körkortet och vad som är absolut nödvändigt för att kontrollera sådana uppgifters äkthet, **i synnerhet den utfärdande myndighetens elektroniska signatur**. Dessa ytterligare uppgifter bör vara olika när personen innehar flera mobila körkort, vilket är möjligt under förutsättning att de har utfärdats av samma medlemsstat.

Ändring 11

Förslag till direktiv Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) I strategin för hållbar och smart mobilitet fastställs en EU-vision för avsevärd förbättring av hållbarheten inom mobilitet och transporter. Utsläppen från vägtransportsektorn omfattar bland annat utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller och mikroplast från däck- och vägslitage. Körstilen påverkar dessa utsläpp, som kan ha negativa effekter på

Ändring

(12) I strategin för hållbar och smart mobilitet fastställs en EU-vision för avsevärd förbättring av hållbarheten inom mobilitet och transporter. Utsläppen från vägtransportsektorn omfattar bland annat utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller och mikroplast från däck- och vägslitage. **Ökad förekomst av fordon som drivs med alternativa bränslen är nyckeln**

miljön och människors hälsa. Därför bör körutbildningen ge förarna kunskaper att kunna minska sin påverkan på utsläppen och den bör förbereda dem för att köra utsläppsfria fordon.

till den gröna omställningen. Möjligheten att nya modeller med större vikt finns tillgängliga i körkortskategorierna B, C eller D bör beaktas i detta direktiv.

Körstilen påverkar dessa utsläpp, som kan ha negativa effekter på miljön och människors hälsa. Därför bör körutbildningen **och förarproven** ge förarna kunskaper att kunna minska sin påverkan på utsläppen, **även genom ekokörning**, och den bör förbereda dem för att köra utsläppsfria **eller utsläppssnåla** fordon.

Ändring 12

Förslag till direktiv Skäl 13a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(13a) De nationella eller regionala skillnaderna när det gäller kategoriseringen av ambulanser och de kategorier av körkort som krävs för att framföra sådana fordon utgör en risk för att den gränsöverskridande rörligheten eller rörligheten inom samma medlemsstat störs. Ambulanser bör därför omfattas av särskild behandling enligt detta direktiv. Det bör därför vara tillåtet att framföra ambulanser med körkort i kategori B i hela unionen, förutsatt att ambulansens tillåtna totalvikt inte överstiger 4 250 kg, två år efter det att ett körkort i kategori B utfärdades för första gången.

Ändring 13

Förslag till direktiv
Skäl 14a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(14a) Individuella transportmedel spelar en viktig roll för att tillgodose miljontals europeiska medborgares rörlighetsbehov, särskilt på landsbygden och för personer med nedsatt rörlighet. I vissa fall utgör dock ett körkorts överkomlighet ett hinder. Medlemsstaterna bör överväga att utveckla lämplig infrastruktur i stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden som är nödvändig för att minska trafikolyckor och trafikstockningar samt riktade politiska insatser och stödsystem för dem som riskerar att drabbas av transportfattigdom.

Ändring 14

Förslag till direktiv
Skäl 15

Kommissionens förslag

Ändring

(15) I enlighet med Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning av den 13 december 2006, som EU har varit part i sedan den 21 januari 2011, bör särskilda bestämmelser antas för att göra det lättare för personer med funktionsnedsättning att framföra fordon. Med kommissionens förhandsgodkännande bör medlemsstaterna därför ha rätt att undanta vissa specifika typer av motordrivna fordon från tillämpningen av artikel 6.

(15) I enlighet med Förenta nationernas konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning av den 13 december 2006, som EU har varit part i sedan den 21 januari 2011, bör särskilda bestämmelser antas för att göra det lättare för personer med funktionsnedsättning att framföra fordon. **Dessutom måste personer med nedsatt rörlighet, oavsett deras förmåga att framföra fordon, kunna åtnjuta sina mobilitetsrättigheter för att förhindra transportfattigdom. Säkerställandet av dessa mobilitetsrättigheter skulle kunna**

innebära användning av anpassade individuella eller gemensamma fordon, inklusive särskilda egenskaper eller särskild utrustning och lämplig infrastruktur, även i landsbygdsområden.

Med kommissionens förhandsgodkännande bör medlemsstaterna därför ha rätt att undanta vissa specifika typer av motordrivna fordon från tillämpningen av artikel 6.

Ändring 15

Förslag till direktiv Skäl 16

Kommissionens förslag

(16) Minimiåldern för sökande för de olika kategorierna av körkort bör fastställas på unionsnivå. Medlemsstaterna bör dock tillåtas att fastställa en högre åldersgräns för att framföra vissa fordonskategorier för att ytterligare främja trafiksäkerheten. **Under** exceptionella **förhållanden** bör medlemsstaterna tillåtas att fastställa lägre åldersgränser i syfte att beakta nationella förhållanden. I synnerhet för att göra det möjligt att köra fordon med anknytning till brandförsvaret och upprätthållande av allmän ordning samt pilotprojekt med anknytning till ny fordonsteknik.

Ändring

(16) Minimiåldern för sökande för de olika kategorierna av körkort bör fastställas på unionsnivå. Medlemsstaterna bör dock tillåtas att fastställa en högre åldersgräns för att framföra vissa fordonskategorier för att ytterligare främja trafiksäkerheten. **I** exceptionella **fall** bör medlemsstaterna tillåtas att fastställa lägre åldersgränser i syfte att beakta nationella förhållanden. I synnerhet för att göra det möjligt att köra fordon med anknytning till brandförsvaret, **civilskyddet** och upprätthållande av allmän ordning samt pilotprojekt med anknytning till ny fordonsteknik.

Ändring 16

Kommissionens förslag

Ändring

(16a) Aktiv rörlighet, som omfattar gångtrafik och användning av cyklar eller elcyklar och andra lätta transportmedel såsom elsparkcyklar, blir alltmer populär med tanke på den gröna omställningen. Användare av dessa kommer allt mer frekvent in på de europeiska vägarna och delar dem med andra individuella transportmedel. De yngsta användarna, som i allt högre grad använder särskilt elsparkcyklar, använder dem ofta utan att ha tillräcklig kunskap om tillämpliga normer eftersom de ännu inte har förvärvat ett körkort i någon kategori. Detta leder till ett ökande antal olyckor där elsparkcyklar är inblandade, där både fotgängare och användare av elsparkcyklar är de främsta offren. Med tanke på de övergripande trafiksäkerhetsutmaningarna bör medlemsstaterna införa åldersanpassad utbildning om trafikregler och riskmedvetenhet i sina läroplaner, i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Detta bör säkerställa utbredd kunskap om säkerhetsåtgärder, såsom säkerhetsbälten och hjälmanvändning, och i synnerhet om oskyddade trafikanter deltagande i trafiken, såsom fotgängare, cyklister eller användare av elsparkcyklar, och om säker interaktion med motordrivna fordon. Medlemsstaterna skulle kunna införa ytterligare åtgärder och system för användare av fordon för personlig rörlighet i syfte att minska antalet trafikolyckor, förbättra trafiksäkerhetsreglerna och öka riskmedvetenheten.

Ändring 17

Förslag till direktiv Skäl 16b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(16b) Kombinationen av en lämplig minimiålder för körkort i varje kategori, som underlättar både unga förarens oberoende när det gäller rörlighet och deras snabba tillgång till yrkesmässig körning, och strängare villkor för nya förare när det gäller bland annat alkoholgränser kan gynna trafiksäkerheten.

Ändring 18

Förslag till direktiv Skäl 16c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(16c) Bedömningen av en förarens förmåga att köra säkert bör göras på grundval av specifika kriterier, med beaktande särskilt av förarens medicinska tillstånd. Beslut om begränsning, omhändertagande, återkallande eller ogiltigförklarande av körkort bör fattas från fall till fall och grundas på objektiva resultat av undersökningar och provningar. Alla former av diskriminering av körkortsinnehavare enbart på grund av ålder bör vara oacceptabla.

Ändring 19

Förslag till direktiv

Skäl 16d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(16d) Rätten till körkort är en garanti för fri rörlighet och fritt deltagande i det ekonomiska och sociala livet, särskilt på landsbygden och mindre urbaniserade områden med ett begränsat kollektivtrafiknät. Särskilt för äldre, personer som är ensamma, personer med nedsatt rörlighet eller personer med funktionsnedsättning är enskild transport en viktig faktor för att stödja deras oberoende och självständighet. Begränsningar av rätten att inneha körkort bör grundas på objektiva kriterier som fastställs från fall till fall och bör inte medföra risk för diskriminering.

Ändring 20

Förslag till direktiv Skäl 17

Kommissionens förslag

Ändring

(17) En behörighetsordning – nämligen att fastställa behörighet för körkort i kategori B som en förutsättning för att sökanden ska kunna inneha vissa andra kategorier – och överensstämmelse mellan olika kategorier bör inrättas. Ett sådant system bör vara **delvis** bindande för alla medlemsstater, men bör också ge medlemsstaterna möjlighet att tillämpa det ömsesidigt på sina respektive territorier. Medlemsstaterna bör också tillåtas att fastställa vissa överensstämmelser som är begränsade till deras eget territorium.

(17) En behörighetsordning – nämligen att fastställa behörighet för körkort i kategori B som en förutsättning för att sökanden ska kunna inneha vissa andra kategorier, och överensstämmelse mellan olika kategorier bör inrättas, **inklusive en minsta erfarenhet före denna behörighet, om lämpligt**. Ett sådant system bör vara bindande för alla medlemsstater, men bör också ge medlemsstaterna möjlighet att tillämpa det ömsesidigt på sina respektive territorier. Medlemsstaterna bör också tillåtas att fastställa vissa överensstämmelser som är begränsade till deras eget territorium.

Ändringar 242 och 305

Förslag till direktiv

Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) Av trafiksäkerhetsskäl är det nödvändigt att fastställa minimikrav för utfärdande av körkort. Normerna för förarprov och utfärdande av körkort bör standardiseras. I detta syfte bör de kunskaper, den förmåga och det beteende som är nödvändiga för att framföra motordrivna fordon fastställas, och förarprovet bör utformas i enlighet med detta. Minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet för att framföra sådana fordon bör definieras.

Ändringsförslag

(18) Av trafiksäkerhetsskäl är det nödvändigt att fastställa minimikrav för utfärdande av körkort. Normerna för förarprov och utfärdande av körkort bör standardiseras. I detta syfte bör de kunskaper, den förmåga och det beteende som är nödvändiga för att framföra motordrivna fordon fastställas, och förarprovet bör utformas i enlighet med detta. Minimikraven i fråga om lämplighet för att framföra sådana fordon bör definieras. ***Sådana krav bör ta hänsyn till olika praxis som används i alla medlemsstater.***

Ändringar 243 och 306

Förslag till direktiv

Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) Vid utfärdandet av körkort för grupp 1, nämligen för förare av fordon i kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och

BE har de flesta medlemsstater för närvarande i bruk någon form av kontroll avseende lämplighet att framföra fordon, utöver synundersökningen. En sådan kontroll kan variera från ett formulär för självbedömning till en läkarundersökning som utförs av en allmänläkare, en specialistläkare eller ett testcentrum. Vid förnyelse av körkort för grupp 1 kräver få medlemsstater en läkarundersökning. Det är också få medlemsstater som har inrättat en nationell mekanism för rapportering av betydande förändringar i en persons lämplighet att framföra fordon. Vid utfärdande och förnyelse av körkort för grupp 2, nämligen för förare av fordon i kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E, är kraven i allmänhet strängare och mer detaljerade, genom att det krävs en läkarundersökning.

Ändring 21

Förslag till direktiv Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) När körkortet utfärdas och med regelbundna mellanrum därefter bör det lämnas bevis på att körkortsinnehavaren uppfyller minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra fordon som används för person- eller godstransport. Genom sådana

Ändring

(19) När körkortet utfärdas och med regelbundna mellanrum därefter bör det lämnas bevis på att körkortsinnehavaren uppfyller minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra fordon som används för person- eller godstransport. Genom sådana

regelbundna kontroller av att minimikraven är uppfyllda, i enlighet med nationell lagstiftning, stöder man den fria rörligheten för personer, undviker en snedvridning av konkurrensen och tar bättre hänsyn till det särskilda ansvar som förare av sådana fordon har.

Medlemsstaterna bör **tillåtas** föreskriva om medicinsk kontroll för att garantera att minimikraven uppfylls i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra andra motordrivna fordon. För öppenhetens skull bör sådana kontroller sammanfalla med förnyelse av körkort.

regelbundna kontroller av att minimikraven är uppfyllda, i enlighet med nationell lagstiftning, stöder man den fria rörligheten för personer, undviker en snedvridning av konkurrensen och tar bättre hänsyn till det särskilda ansvar som förare av sådana fordon har.

Medlemsstaterna bör föreskriva om medicinsk kontroll för att garantera att minimikraven uppfylls i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra andra motordrivna fordon. För öppenhetens skull bör sådana kontroller sammanfalla med förnyelse av körkort.

Ändring 22

Förslag till direktiv

Skäl 19a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(19a) Den senaste medicinska tekniken har bidragit till att förbättra trafiksäkerheten. Teknik som minimerar eller eliminerar den risk det innebär att köra med ett särskilt medicinskt tillstånd har införts på marknaden och bland patienter. Övervakningsteknik, såsom system för kontinuerlig glukosövervakning för personer med diabetes, gör det möjligt för personer att effektivt och kontinuerligt kontrollera sitt medicinska tillstånd och därmed eliminera risken i samband med körning som är kopplad till deras sjukdom. Dessutom håller teknik som exempelvis system för kontinuerlig glukosövervakning för närvarande på att utvecklas och förbättras i snabb takt för att säkerställa en kontinuerligt förbättrad kontroll av medicinska tillstånd och därigenom öka trafiksäkerheten.

Ändring 23

Förslag till direktiv Skäl 19b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(19b) Europaparlamentet har i sin resolution av den 23 november 2022 om förebyggande, hantering och bättre behandling av diabetes i EU i samband med Världsdiabetesdagen^{1a} uppmanat kommissionen att se över den relevanta arbetsmiljö- och trafiksäkerhetslagstiftningen för att undvika ytterligare diskriminering av människor med diabetes.

^{1a} EUT C 167, 11.5.2023, s. 36.

Ändring 24

Förslag till direktiv Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(20a) Uppfräskningskurser för erfarna förare kan förbättra trafiksäkerheten genom att öka medvetenheten och kräva av förarna att de får ytterligare erfarenhet av nya tekniska lösningar som exempelvis avancerade förarstödsystem, halvautomatiserade och automatiserade. I detta syfte skulle användningen av simulatorer kunna vara avgörande för att uppdatera erfarna förares färdigheter. Dessutom kan körsimulatorer också återskapa ogynnsamma förhållanden och nödsituationer och därmed förbättra förarens förmåga att reagera och fatta beslut i kritiska situationer.

Ändring 25

Förslag till direktiv Skäl 20b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(20b) Livslångt lärande är avgörande för att uppdatera erfarna förarens kunskaper, i synnerhet när det gäller miljövänlig körning, fordonens ökade tyngd, den kontinuerliga tekniska utvecklingen av förarstödsystemen och andra automatiseringsfunktioner liksom alternativa framdrivningskällor för fordon. Medlemsstaterna bör därför uppmuntras att ta fram utbildningsmoduler som riktar sig till erfarna förare.

Ändring 26

Förslag till direktiv Skäl 25

Kommissionens förslag

Ändring

(25) Kommissionen bör ges befogenhet att anta ett beslut om identifiering av tredjeländer där en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens säkerställs och där innehavare av körkort som utfärdats av dessa länder ges möjlighet att byta ut sina körkort på liknande villkor som om körkortet hade utfärdats av en medlemsstat. Dessa villkor bör vara detaljerade och väldefinierade för alla relevanta körkortskategorier.

(25) Kommissionen bör ges befogenhet att anta ett beslut om identifiering av tredjeländer där en trafiksäkerhetsnivå som är jämförbar med unionens säkerställs och där innehavare av körkort som utfärdats av dessa länder ges möjlighet att byta ut sina körkort på liknande villkor som om körkortet hade utfärdats av en medlemsstat.
Kommissionen bör i detta avseende ha rätt att bedöma om ett tredjeland har utbildning, certifieringsregler och provförfaranden för yrkesförare, som är

helt eller delvis jämförbara med nivån i unionen, för att i slutändan kunna utfärda ett intyg som är jämförbart med yrkeskompetensbeviset. Detta skulle kunna göra det möjligt för innehavare av dessa tredjelandsintyg att byta ut dem mot ett europeiskt yrkeskompetensbevis, förutsatt att de genomgår ytterligare kompetensutbildning. Ett sådant intyg skulle, utöver körkortet, kunna vara det andra obligatoriska kravet för att yrkesförare ska kunna utföra transporter för ett unionsbaserat transportföretag.
Dessa villkor bör vara detaljerade och väldefinierade för alla relevanta körkortskategorier.

Ändring 310

Förslag till direktiv

Skäl 27a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(27a) Mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg omfattar många olika maskiner som vanligtvis används utanför vägarna på många sätt. De omfattar t.ex. bygg- och skogsbruksmaskiner (grävmaskiner, lastare, bulldozrar osv.), jordbruksmaskiner (skördemaskin, kultivatorer osv.). Det befintliga direktivet är inte tillämpligt på sådana maskiner. De

omfattas emellertid av ett lapptäcke av nationella bestämmelser om körkort och särskilda utbildningskrav, eftersom de kan framföras på allmän väg.

Medlemsstaterna bör samarbeta för att underlätta användningen av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i hela unionen, särskilt i gränsöverskridande sammanhang, säsongsarbete eller arbete som tillhandahålls av utstationerade arbetstagare. Kommissionen bör inrätta en plattform för samarbete genom att bjuda in nationella myndigheter och berörda parter i syfte att sammanställa, bearbeta och sprida kunskap och information om bästa praxis för förare av specialfordon såsom mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i alla medlemsstater.

Överläggningarna inom samarbetsplattformen bör ligga till grund för kommissionens rapport om effekterna av användningen av nationella bestämmelser på mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och dess inverkan på den inre marknaden och trafiksäkerheten. Denna rapport kan vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag till Europaparlamentet och rådet i syfte att underlätta användningen av mobila maskiner som inte är avsedda att

användas för transporter på väg i hela unionen.

Ändring 27

Förslag till direktiv Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) För att förbättra trafiksäkerheten bör ett unionsomfattande system införas för **vissa körkortskategorier**. Reglerna för ett sådant system bör göra det möjligt för sökande att förvärva körkort i de relevanta kategorierna innan den föreskrivna minimiåldern har uppnåtts. Villkoret för att få använda dessa körkort bör dock vara att föraren åtföljs av en erfaren förare. I sådana situationer bör det av trafiksäkerhetsskäl vara tillåtet för medlemsstaterna att fastställa strängare villkor och regler inom sitt territorium för de körkort som de har utfärdat.

Ändring

(28) För att förbättra trafiksäkerheten bör ett unionsomfattande system införas för **körkortskategorierna B, C och C1**. Reglerna för ett sådant system bör göra det möjligt för sökande att förvärva körkort i de relevanta kategorierna innan den föreskrivna minimiåldern har uppnåtts. Villkoret för att få använda dessa körkort bör dock vara att föraren åtföljs av en erfaren förare. I sådana situationer bör det av trafiksäkerhetsskäl vara tillåtet för medlemsstaterna att fastställa strängare villkor och regler inom sitt territorium för de körkort som de har utfärdat.

Ändring 28

Förslag till direktiv Skäl 29

Kommissionens förslag

(29) Det övergripande målet med systemet med beledsagad körning är att

Ändring

(29) Det övergripande målet med systemet med beledsagad körning är att

förbättra trafiksäkerheten, men det kan även göra yrket som lastbilschaufförer mer tillgängligt och tilltalande för yngre generationer, bredda deras yrkesmässiga möjligheter och bidra till att åtgärda bristen på förare inom unionen. Det bör därför omfatta körkort för **kategori C** och de körkort i kategori B som är en förutsättning för dem.

förbättra trafiksäkerheten, men det kan även göra yrket som lastbilschaufförer mer tillgängligt och tilltalande för yngre generationer, bredda deras yrkesmässiga möjligheter och bidra till att åtgärda bristen på förare inom unionen. Det bör därför omfatta körkort för **kategorierna C och C1** och de körkort i kategori B som är en förutsättning för dem.

Ändring 29

Förslag till direktiv Skäl 29a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(29a) Partnerskap mellan yrkesskolor och transport- och logistikföretag bör uppmuntras, bland annat genom särskilt unionsbudgetstöd och användning av intäkter som öronmärkts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2015/413/EU^{1a} för att åtgärda bristen på yrkesförare i unionen. Ett sådant partnerskap bör ge framtida yrkesförare möjlighet att bekanta sig mer med yrkets fördelar och utmaningar, förbättra sina operativa och organisatoriska färdigheter och skaffa sig erfarenhet, samtidigt som de använder avancerad teknik och avancerade tekniker. Denna stödform skulle bland annat kunna omfatta medfinansiering från EU för att erhålla vissa kvalifikationer, t.ex. yrkeskompetensbevis eller särskild utbildning för framtida förare.

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

Ändring 30

Förslag till direktiv Skäl 30

Kommissionens förslag

(30) Det bör säkerställas att förare som nyligen förvärvat körkort i en viss kategori inte äventyrar trafiksäkerheten på grund av sin oerfarenhet. En provotid på två år bör fastställas för de nya förarna. Under denna tid bör **de** omfattas av strängare regler och hårdare påföljder i hela unionen när de bryter mot reglerna under inverkan av alkohol. Påföljderna för sådant beteende bör vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande, och deras stränghet bör i största möjliga utsträckning ta hänsyn till unionens mål att på medellång sikt halvera antalet dödsfall och allvarliga skador, och på lång sikt undvika dem nästan helt. När det gäller alla andra begränsningar för nya förare bör medlemsstaterna fritt få införa ytterligare regler på sitt territorium.

Ändring

(30) Det bör säkerställas att förare som nyligen förvärvat körkort i en viss kategori inte äventyrar trafiksäkerheten på grund av sin oerfarenhet. En provotid på **minst** två år bör fastställas för de nya förarna. ***Om en ny förare redan har ett giltigt körkort i en annan kategori bör provotiden endast omfatta kvarvarande provotid för det befintliga körkortet men den bör inte vara kortare än sex månader.*** Under denna tid bör ***förarna*** omfattas av strängare regler och hårdare påföljder i hela unionen när de bryter mot reglerna, ***t.ex.*** under inverkan av ***alkohol eller droger, vid fortkörning, vid användning av otillåtna fordon, vid underlåtenhet att använda säkerhetsutrustning eller vid körning utan giltigt körkort. Tillsynsmyndigheterna kan behöva fastställa en teknisk nolltoleransträskel för sina effektiva mätningar, som inte bör vara högre än 0,2 g/ml, för att ta hänsyn till oavsiktlig exponering för alkohol.*** Påföljderna för sådant beteende bör vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande, och deras stränghet bör i största möjliga utsträckning ta hänsyn till unionens mål att på medellång sikt halvera antalet dödsfall och allvarliga skador, och på lång sikt undvika dem nästan helt. När det gäller alla andra begränsningar för nya förare bör medlemsstaterna fritt få införa ytterligare regler på sitt territorium.

Ändring 31

Förslag till direktiv

Skäl 31

Kommissionens förslag

(31) Miniminormer för yrkesbehörighet och utbildningskrav för förarprövare bör fastställas i syfte att höja förarprövarnas kompetens och färdighet och därigenom säkerställa en mera objektiv bedömning av körkortsaspiranterna och mer harmoniserade uppkörningsprov. Kommissionen bör dessutom ges befogenhet att anta delegerade akter för att vid behov ändra och anpassa dessa miniminormer till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen på detta område.

Ändring

(31) Miniminormer för yrkesbehörighet och utbildningskrav för förarprövare bör fastställas i syfte att höja förarprövarnas kompetens och färdighet, ***inbegripet utbildning i riskuppfattning***, och därigenom säkerställa en mera objektiv bedömning av körkortsaspiranterna och mer harmoniserade uppkörningsprov. Kommissionen bör dessutom ges befogenhet att anta delegerade akter för att vid behov ändra och anpassa dessa miniminormer till den tekniska, operativa eller vetenskapliga utvecklingen på detta område, ***inklusive nya avancerade förarstödsystem***.

Ändring 32

Förslag till direktiv

Skäl 32

Kommissionens förslag

(32) Begreppet permanent bosättningsort bör definieras så att definitionen löser de problem som uppstår när det inte är möjligt att fastställa bosättningsort hemvist på grundval av yrkes- eller familjeband. Det är också nödvändigt att föreskriva en möjlighet för sökande att göra teoretiska eller praktiska prov i den medlemsstat där de är medborgare, om det i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort

Ändring

(32) Begreppet permanent bosättningsort bör definieras så att definitionen löser de problem som uppstår när det inte är möjligt att fastställa bosättningsort hemvist på grundval av yrkes- eller familjeband. Det är också nödvändigt att föreskriva en möjlighet för sökande att göra teoretiska eller praktiska prov i den medlemsstat där de är medborgare, om det i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort

inte är möjligt att göra dessa prov på det officiella språket i den medlemsstat där de är medborgare. Särskilda regler **bör** fastställas för diplomater och deras familjer, om deras uppdrag kräver att de bosätter sig utomlands under en längre tid.

inte är möjligt att göra dessa prov på det officiella språket i den medlemsstat där de är medborgare. Särskilda regler **skulle kunna** fastställas för diplomater och deras familjer, om deras uppdrag kräver att de bosätter sig utomlands under en längre tid, **under förutsättning att detta inte medför ytterligare trafiksäkerhetsrisker.**

Ändringar 247 och 311

Förslag till direktiv

Skäl 35a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(35a) Under förberedelserna inför översynen av detta direktiv bör kommissionen i största möjliga utsträckning beakta att medlemsstaterna står inför olika geografiska och sociala utmaningar i sin strävan att förbättra trafiksäkerheten. Vissa medlemsstater använder med framgång så kallade pricksystem för att verkställa trafikreglerna, medan andra väljer andra metoder, exempelvis att påföra strängare sanktioner omedelbart eller satsa mer på riktade kampanjer för efterlevnad och förebyggande. Hänsyn bör också tas till det faktum att pricksystemen kan vara väldigt olika utformade i medlemsstater som väljer att tillämpa dem. Resurser och

uppmärksamhet bör därför riktas mot andra åtgärder som kan öka trafiksäkerheten och samtidigt låta medlemsstaterna ta itu med sina olika utmaningar på det sätt som de anser vara mest effektivt.

Ändring 34

Förslag till direktiv Skäl 35b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(35b) Medlemsstaterna bör också utbyta uppgifter om sin bästa praxis när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder och utbildning i riskmedvetenhet, särskilt när det gäller nya förare och inom ramen för livslångt lärande, användning av stödsystem per åldersgrupp genom återkopplingsinsatser med bevis på deltagande och rekommendationer från en trafiklärare, trafikpsykolog eller förarprövare samt åtgärder för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Ändring 35

Förslag till direktiv Skäl 37

Kommissionens förslag

Ändring

(37) Mot bakgrund av den gradvisa

(37) Mot bakgrund av den gradvisa

digitaliseringen och automatiseringen, de ständigt skarpade kraven på utsläppsminskning inom vägtransportsektorn samt den ständiga tekniska utvecklingen av motordrivna fordon är det nödvändigt att hålla alla förare uppdaterade när det gäller trafiksäkerhets- och hållbarhetskunskap. **Främjandet av** livslångt lärande kan vara avgörande för erfarna förarens kompetens ska hållas uppdaterad i fråga om trafiksäkerhet, ny teknik, miljövänlig körning, som förbättrar bränsleeffektiviteten och minskar utsläppen, och hastighetsstyrning.

digitaliseringen och automatiseringen, de ständigt skarpade kraven på utsläppsminskning inom vägtransportsektorn samt den ständiga tekniska utvecklingen av motordrivna fordon är det nödvändigt att hålla alla förare uppdaterade när det gäller **kunskap om ny teknik samt** trafiksäkerhets- och hållbarhetskunskap. **Medlemsstaterna bör sträva efter att främja** livslångt lärande **för förare och uppmuntra deltagande i kurser i säker körning, bland annat genom återkopplingsinsatser med bevis på deltagande och rekommendationer från en trafiklärare, trafikpsykolog eller förarprovare, som kan bidra till en mer inkluderande rörlighet. Det** kan vara avgörande för **att** erfarna förarens kompetens ska hållas uppdaterad i fråga om trafiksäkerhet, ny teknik, miljövänlig körning, som förbättrar bränsleeffektiviteten och minskar utsläppen, och hastighetsstyrning.

Ändring 36

Förslag till direktiv Artikel 1 – punkt 1 – led d

Kommissionens förslag

d) vissa aspekter som är tillämpliga på nya förare.

Ändring

d) vissa aspekter som **bland annat** är tillämpliga på nya förare.

Ändring 312

Förslag till direktiv

Artikel 1 – punkt 2

2. Detta direktiv *ska inte tillämpas på motordrivna fordon på hjul eller band som har minst två axlar och vars huvudsakliga funktion är dragkraften, och som dessutom är särskilt konstruerade för att dra, skjuta, bära eller driva vissa redskap, maskiner eller släpvagnar vilka används i samband med jord- och skogsbruk och som endast sekundärt utnyttjas för person- eller godstransport på väg eller för att på väg dra fordon som används för person- eller godstransport.*

2. *Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 12a och 20 i detta direktiv samt medlemsstaternas rätt att lägga till nationella kategorier till de körkort som de utfärdar i enlighet med bilaga I ska detta direktiv inte tillämpas på självgående mobila maskiner som omfattas av direktiv 2006/42/EG och som är planerade eller tillverkade i syfte att utföra arbete, såsom mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg enligt definitionen i [förordningen om godkännande och marknadskontroll av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg som framförs på allmän väg och om ändring av förordning (2023/0090(COD))].*

Ändring 38

Förslag till direktiv Artikel 2 – stycke 1 – led 1

(1) körkort: **elektronisk eller fysisk** handling som styrker rätten att framföra motordrivna fordon med angivande av på vilka villkor innehavaren är behörig att

(1) körkort: **en** handling som styrker rätten att framföra motordrivna fordon med angivande av på vilka villkor innehavaren är behörig att köra, **antingen**

köra.

i fysiskt eller digitalt format, eller både och.

Ändring 39

Förslag till direktiv

Artikel 2 – stycke 1 – led 11a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(11a) ambulans: ett fordon av kategori M avsett för transport av sjuka eller skadade personer och med särskild utrustning för detta ändamål, i enlighet med Kriterier för kategorisering av fordon, Fordon avsedda för särskilda ändamål, i del A punkt 5.3 i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858^{1a}.

^{1a} Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1)

Ändring 40

Förslag till direktiv

Artikel 2 – stycke 1 – led 11b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(11b) campingbil: ett fordon av kategori M med boendemöjligheter som omfattar sittplatser och bord, separata eller utfällbara sovplatser, matlagingsmöjligheter samt skåp och förvaringsutrymmen, som alla ska vara ordentligt fastsatta i boendetrymmet i enlighet med Kriterier för kategorisering av fordon, Fordon avsedda för särskilda ändamål, i del A punkt 5.1 i bilaga I till förordning (EU) 2018/858.

Ändring 41

Förslag till direktiv

Artikel 2 – stycke 1 – led 11c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(11c) motorfordon som drivs med alternativa bränslen^{1a}: motorfordon som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts enligt förordning (EU) 2018/858.

Ändring 42

Förslag till direktiv

Artikel 2 – stycke 1 – led 11d (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(11d) alternativa bränslen: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis,

fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av

- a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,*
- b) väte,*
- c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),*
- d) gasol (LPG),*
- e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.*
- f) annat koldioxidneutralt bränsle: alla bränslen enligt definitionen i direktiv (EU) 2018/2001 där utsläppen för det bränsle som används (eu) kan anses vara netto noll, vilket till exempel innebär att koldioxidekvivalenten för det kol som ingår i den kemiska sammansättningen för det bränsle som används (eu) är av biogent ursprung och/eller har fångats in för att inte släppas ut som koldioxid i atmosfären eller har fångats in från den omgivande luften, inbegripet*
 - i) förnybara och/eller syntetiska bränslen såsom biobränslen, biogas, biomassabränsle, förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung eller ett återvunnet kolbaserat bränsle,*
 - ii) andra bränslen som inte förtecknas i direktiv (EU) 2018/2001 kan anses vara koldioxidneutrala bränslen förutsatt att de uppfyller ovanstående kriterier samt hållbarhetskriterierna i det direktivet och tillhörande delegerade akter, och*
 - iii) en blandning av två eller flera koldioxidneutrala bränslen ska anses vara*

ett koldioxidneutralt bränsle.

Ändring 44

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Senast den [datum för antagande + 4 år] ska medlemsstaterna säkerställa att **endast** mobila **körkort** utfärdas som standard. Fram till den dagen får medlemsstaterna besluta att utfärda mobila körkort.

Ändring

4. Senast den [datum för antagande + 4 år] ska medlemsstaterna säkerställa att **både ett mobilt körkort och ett fysiskt körkort** utfärdas **åt de sökande** som standard. Fram till den dagen får medlemsstaterna besluta att utfärda mobila körkort.

Ändring 45

Förslag till direktiv Artikel 3 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Genom undantag från punkt 4 ska medlemsstaterna **erbjuda möjligheten att ett fysiskt** körkort **utfärdas på sökandens begäran i stället för eller tillsammans med ett mobilt körkort.**

Ändring

5. Genom undantag från punkt 4 ska medlemsstaterna **föreskriva att de sökande har rätt att på begäran avstå från antingen ett fysiskt eller ett digitalt körkort. Medlemsstaterna ska underlätta en sådan begäran från sökandena och inte försöka påverka dem på något sätt.**

Ändring 46

Förslag till direktiv
Artikel 3 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. Genom undantag från punkt 5 ska medlemsstaterna ge sökande som har avstått från ett av de körkortsformat som avses i punkt 4 rätt att begära att detta format utfärdas eller utfärdas på nytt. Varje utfärdande eller nytt utfärdande av ett avstått format ska ske utan onödigt dröjsmål och senast två veckor från dagen då sökanden lämnade in sin begäran.

Ändring 47

Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

Ändring

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla fysiska körkort som har utfärdats eller är gällande uppfyller alla krav i detta direktiv senast den 19 januari **2030**.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att alla fysiska körkort som har utfärdats eller är gällande uppfyller alla krav i detta direktiv senast den 19 januari **2033**.

Ändring 48

Förslag till direktiv
Artikel 4 – punkt 5 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna får besluta att införa ett

Medlemsstaterna får besluta att införa ett

lagringsmedium (ett mikrochip) som en del av det fysiska körkortet. Om en medlemsstat beslutar att införa ett mikrochip som en del av sitt fysiska körkort får den, om det föreskrivs i dess nationella lagstiftning om körkort, också besluta att lagra fler uppgifter på mikrochipet än vad som anges i del D i bilaga I.

lagringsmedium (ett mikrochip) som en del av det fysiska körkortet. Om en medlemsstat beslutar att införa ett mikrochip som en del av sitt fysiska körkort får den, om det föreskrivs i dess nationella lagstiftning om körkort, också besluta att lagra fler uppgifter på mikrochipet än vad som anges i del D i bilaga I. ***Lagringstiden för de personuppgifter som lagras i mikrochipet ska, när så är möjligt, anpassas till körkortets giltighet.***

Ändring 49

Förslag till direktiv

Artikel 5 – punkt 2 – stycke 2

Kommissionens förslag

Sådana tillämpningar ska bygga på europeiska e-identitetsplånböcker som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 910/2014⁶².

⁶² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).

Ändring

Sådana tillämpningar ska bygga på europeiska e-identitetsplånböcker som utfärdats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 910/2014⁶² ***och det bör säkerställas att dessa tillämpningar uppfyller en lämplig säkerhetsnivå.***

⁶² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).

Ändring 50

Förslag till direktiv

Artikel 5 – punkt 3 – stycke 2

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska se till att de elektroniska tillämpningarna inte innehåller, **eller om en pekare används inte tillgängliggör**, fler uppgifter än vad som avses i del D i bilaga I.

Ändring

Medlemsstaterna ska se till att de elektroniska tillämpningarna inte innehåller fler uppgifter än vad som avses i del D i bilaga I.

Ändring 51

Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 4 – stycke 2

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska säkerställa att de personuppgifter som krävs för att kontrollera kör rättigheterna för det mobila körkortets innehavare inte lagras av kontrollanten och att körkortets utfärdande myndighet behandlar den information som inkommer genom anmälan uteslutande för att svara på begäran om kontroll.

Ändring

Medlemsstaterna ska säkerställa att de personuppgifter som krävs för att kontrollera kör rättigheterna för det mobila körkortets innehavare inte lagras av kontrollanten och att körkortets utfärdande myndighet behandlar den information som inkommer genom anmälan uteslutande för att svara på begäran om kontroll. **Behandlingen av personuppgifter sker i enlighet med förordningarna (EU) 2016/679 och (EU) 2018/1725 och, i tillämpliga fall, direktiv 2002/58/EG, med tillämpning av principerna om uppgiftsminimering, ändamålsbegränsning och inbyggt och automatiskt dataskydd, särskilt med avseende på tekniska åtgärder.**

Ändring 52

Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om förteckningen över relevanta nationella system som är godkända för att utfärda uppgifter **och pekare** för mobila körkort. Kommissionen ska se till att förteckningen över medlemsstaternas nationella system genom en säker kanal görs tillgänglig för allmänheten i en elektroniskt undertecknad eller förseglad form som lämpar sig för automatiserad behandling.

Ändring

5. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om förteckningen över relevanta nationella system som är godkända för att utfärda uppgifter för mobila körkort. Kommissionen ska se till att förteckningen över medlemsstaternas nationella system genom en säker kanal görs tillgänglig för allmänheten i en elektroniskt undertecknad eller förseglad form som lämpar sig för automatiserad behandling.

Ändring 53

Förslag till direktiv Artikel 5 – punkt 7

Kommissionens förslag

7. Senast den [dag för antagande + 18 månader] ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om driftskompatibilitet, säkerhet och provning av mobila körkort, inbegripet kontrollfunktioner och gränssnittet mot de nationella systemen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.

Ändring

7. Senast den [dag för antagande + 18 månader] ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om driftskompatibilitet, säkerhet och provning av mobila körkort, inbegripet kontrollfunktioner och gränssnittet mot de nationella systemen **och med beaktande av de nödvändiga kraven för att säkerställa att dessa körkort erkänns av tredjelandsmyndigheter**. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.

Ändring 54

Förslag till direktiv
Artikel 5 – punkt 7a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

7a. Kommissionen ska i detta avseende bistå medlemsstater som bör samarbeta i strävan efter global användning och globalt erkännande av det europeiska mobila körkortet genom en ändring av Genèvekonventionen om vägtrafik av den 19 september 1949, den internationella konventionen om motorfordon av den 24 april 1926 och Wienkonventionen om vägtrafik av den 8 november 1968.

Ändring 55

Förslag till direktiv
Artikel 6 – punkt 1 – led a – stycke 2 – strecksats 1

Kommissionens förslag

Ändring

– Tvåhjuliga fordon eller trehjuliga fordon med en högsta konstruktionshastighet på högst 45 km/h (utom sådana som är konstruerade för en högsta hastighet av högst 25 km/h).

– Tvåhjuliga fordon eller trehjuliga fordon med en högsta konstruktionshastighet på högst 45 km/h **och en högsta nettoeffekt på högst 4 kW** (utom sådana som är konstruerade för en högsta hastighet av högst 25 km/h).

Ändring 56

Förslag till direktiv
Artikel 6 – punkt 1 – led b – led i – strecksats 1

Kommissionens förslag

- Motorcyklar vars motor har en cylindervolym på högst 125 kubikcentimeter, en **effekt** av högst 11 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,1 kW/kg.

Ändring

- Motorcyklar vars motor har en cylindervolym på högst 125 kubikcentimeter, en **maximal nettoeffekt** av högst 11 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,1 kW/kg.

Ändring 57

Förslag till direktiv

Artikel 6 – punkt 1 – led b – led i – strecksats 2

Kommissionens förslag

- Motordrivna trehjulingar med en **effekt** av högst 15 kW.

Ändring

- Motordrivna trehjulingar med en **maximal nettoeffekt** av högst 15 kW.

Ändring 58

Förslag till direktiv

Artikel 6 – punkt 1 – led b – led ii – strecksats 1

Kommissionens förslag

- Motorcyklar med **effekt** på högst 35 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,2 kW/kg och som inte hänför sig till ett fordon med effekt på mer än 70 kW.

Ändring

- Motorcyklar med **en maximal nettoeffekt** på högst 35 kW och ett effekt/viktförhållande som inte överstiger 0,2 kW/kg och som inte hänför sig till ett fordon med effekt på mer än 70 kW.

Ändring 59

Förslag till direktiv

Artikel 6 – punkt 1 – led b – led ii – strecksats 2

Kommissionens förslag

- Motordrivna trehjulingar med en **effekt** av mer än 15 kW.

Ändring

- Motordrivna trehjulingar med en **maximal nettoeffekt** av mer än 15 kW.
Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i reglerna om typgodkännande av de berörda fordonen får motorfordon i de kategorier som avses i leden a och b kombineras med en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger halva vikten av dragfordonets vikt i olastat tillstånd.

Ändring 60

Förslag till direktiv

Artikel 6 – punkt 1 – led c – led viii – strecksats 1

Kommissionens förslag

- Motorfordon som är konstruerade och tillverkade för att ta högst 16 passagerare utöver föraren, och med en största längd av 8 meter.

Ändring

- Motorfordon som är konstruerade och tillverkade för att ta **minst 8 och** högst 16 passagerare utöver föraren, och med en största längd av 8 meter.

Ändring 69

Förslag till direktiv

Artikel 6 – punkt 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

Med förhandsgodkännande av kommissionen, som ska bedöma den

Ändring

Med förhandsgodkännande av kommissionen, som ska bedöma den

föreslagna åtgärdens inverkan på trafiksäkerheten, får medlemsstaterna från tillämpningen av denna artikel undanta vissa specifika typer av motordrivna fordon, inbegripet specialfordon för personer med funktionshinder.

föreslagna åtgärdens inverkan på trafiksäkerheten, får medlemsstaterna från tillämpningen av denna artikel undanta vissa specifika typer av motordrivna fordon, inbegripet specialfordon för personer med funktionshinder **eller fordon som används inom byggsektorn som klassificeras som bland annat mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg.**

Ändring 70

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

- a) 16 år för kategorierna AM, A1 **och B1.**

Ändring

- a) 16 år för kategorierna AM, A1, **B1 och T.**

Ändring 71

Förslag till direktiv Artikel 7 – punkt 1 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

da) Utan att det påverkar de omständigheter som anges i artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561, 18 år för kategorierna C, CE, D1 och D1E för yrkesförare som använder körkort nationellt och internationellt, förutsatt att de innehar ett yrkeskompetensbevis.

Ändring 72

Förslag till direktiv

Artikel 7 – punkt 1 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ea) Utan att det påverkar de omständigheter som anges i artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561, 21 år för kategorierna D och DE för yrkesförare som använder körkort nationellt och internationellt, förutsatt att de innehar ett yrkeskompetensbevis.

Ändring 73

Förslag till direktiv

Artikel 7 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

Ändring

b) För kategori B1 upp till 18 år.

b) För kategori B1 upp till 18 år.

Medlemsstaterna får inte utfärda ett körkort i kategori B1 för kandidater som är över 21 år gamla för sådana fordon som avses i artikel 9.4 första stycket led c och på de villkor som anges i den punkten.

Ändring 74

Förslag till direktiv

Artikel 7 – punkt 3 – led a

Kommissionens förslag

- a) fordon som används av räddningstjänsten och ordningsmakten,

Ändring

- a) fordon som används av räddningstjänsten, **civilskyddet** och ordningsmakten,

Ändring 75

Förslag till direktiv

Artikel 7 – punkt 3 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna får ömsesidigt erkänna giltigheten på sitt territorium av körkort som utfärdats till förare under den minimiålder som anges i denna punkt.

Ändring 76

Förslag till direktiv

Artikel 7 – punkt 4 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändring

Körkort som utfärdats i enlighet med **punkterna 2 och 3** ska endast vara giltiga på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortshavaren har nått den minimiålder som anges i punkt 1.

Körkort som utfärdats i enlighet med **punkt 2** ska endast vara giltiga på den utfärdande medlemsstatens territorium till dess att körkortshavaren har nått den minimiålder som anges i punkt 1.

Ändring 77

Förslag till direktiv
Artikel 7 – punkt 5 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändring

Genom undantag från punkt 1 d och e i denna artikel ska minimiåldern för utfärdande av körkort, om sökanden innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6 i direktiv (EU) 2022/2561, vara följande:

utgår

- a) **För kategorierna C och CE de minimiåldrar som anges i artikel 5.2 a i) i direktiv (EU) 2022/2561.**
- b) **För kategorierna D1 och D1E den minimiålder som anges i artikel 5.3 a i) andra stycket i det direktivet.**
- c) **För kategorierna D och DE minimiåldrar som anges i artikel 5.3 a i) första stycket, artikel 5.3 a ii) första stycket och artikel 5.3 b i det direktivet.**

Ändring 78

Förslag till direktiv
Artikel 8 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna ska märka körkort som har utfärdats till en person som omfattas av ett eller flera villkor enligt vilka han eller hon har rätt att framföra fordon. För detta ändamål ska medlemsstaterna använda motsvarande unionskoder enligt del E i bilaga I. De får också använda nationella koder för villkor som inte ingår i del E i bilaga I.

Medlemsstaterna ska märka körkort som har utfärdats till en person som omfattas av ett eller flera villkor enligt vilka han eller hon har rätt att framföra fordon. För detta ändamål ska medlemsstaterna använda motsvarande unionskoder enligt del

E i bilaga I. De får också använda nationella koder för villkor som inte ingår i del E i bilaga I ***och ska, om de gör det, utan dröjsmål rapportera detta till kommissionen, tillsammans med uppgifter om koderna och de fall där de används när detta direktiv träder i kraft och vid [efterföljande] nya tillägg eller ändringar av befintliga koder.***

Ändring 80

Förslag till direktiv
Artikel 9 – punkt 2 – led ca (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ca) Körkort som utfärdats för kategorierna CE och DE gäller även för kategorierna C respektive D.

Ändring 81

Förslag till direktiv
Artikel 9 – punkt 2 – led da (nytt)

da) Körkort för kategorierna C1E och D1E gäller även för kategorierna C1 respektive D1.

Ändring 82

Förslag till direktiv Artikel 9 – punkt 2 – led h

h) Två år efter att ett körkort för kategori B utfärdats för första gången ska det vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel 2 i **rådets** direktiv 96/53/EG⁶³ med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släpvagn.

h) Två år efter att ett körkort för kategori B utfärdats för första gången ska det vara giltigt för framförande av sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt artikel **2.11c i detta** direktiv **för kategorierna M och N enligt förordning (EU) 2018/858, som är avsedda att framföras på allmän väg, inbegripet sådana som konstruerats och tillverkats i en eller flera etapper** med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släpvagn, **och för transport av passagerare med en maximal säteskapacitet på åtta säten utöver föraren. Dessa fordon får kombineras med en släp- eller påhängsvagn där den tillåtna totalvikten på kombinationen är högst 5 000 kg.**

⁶³ Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EGT L 235, 17.9.1996, s. 59).

⁶³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av

förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

Ändring 83

Förslag till direktiv Artikel 9 – punkt 2 – led ha (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ha) Två år efter att ett körkort för kategori B utfärdats för första gången ska det vara giltigt för framförande av ambulanser enligt definitionen i artikel 2.11a och andra fordon avsedda för särskilda ändamål samt campingbilar enligt definitionen i artikel 2.11b i detta direktiv som väger upp till 4 250 kg.

I de regelbundna rapporter till Europaparlamentet och rådet som avses i artikel 20 i detta direktiv ska kommissionen se över effekterna av tekniska framsteg på området medicinsk nödutrustning och/eller användningen av alternativa bränslen på ambulansers totalvikt. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 21 i detta direktiv för att ändra detta direktiv genom att uppdatera ambulansernas högsta vikt på grundval av slutsatserna i dessa regelbundna rapporter.

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 21

för att ändra detta direktiv genom att uppdatera den högsta vikten för fordon som avses i första stycket i denna punkt för att ta hänsyn till den tekniska utvecklingen och utvecklingen av alternativa drivmedel för ambulanser.

Ändring 84

Förslag till direktiv
Artikel 9 – punkt 2 – led hb (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

hb) Två år efter att ett körkort för kategori BE utfärdats för första gången ska det godkänna framförande av fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 2.11c i detta direktiv för kategorierna M och N enligt förordning (EU) 2018/858, som är avsedda att framföras på allmän väg, inbegripet sådana som konstruerats och tillverkats i en eller flera etapper, med en tillåten totalvikt på över 3 500 kg men högst 4 250 kg utan släpvagn. Dessa fordon får kombineras med en släp- eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt på släp- eller påhängsvagnen på högst 3 500 kg.

Ändring 85

Förslag till direktiv
Artikel 9 – punkt 2 – led hc (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

hc) Tre år efter att ett körkort för kategori C1 utfärdats för första gången ska det vara giltigt för att framföra sådana fordon som drivs med alternativa bränslen enligt vad som avses i artikel 2.11 c i detta direktiv med en tillåten totalvikt på över 7 500 kg men högst 8 250 kg utan släpvagn och som är konstruerade och tillverkade för transport av högst åtta passagerare utöver föraren. Dessa fordon får kombineras med en släpvagn med en tillåten totalvikt som inte överstiger 750 kg.

Ändring 86

**Förslag till direktiv
Artikel 9 – punkt 2 – led hd (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändring

hd) Tre år efter att ett körkort för kategori C1E utfärdats för första gången ska det vara giltigt för körning av fordon som drivs med alternativa bränslen som avses i artikel 9.2 hc och deras släpvagn eller påhängsvagn med en tillåten totalvikt på över 750 kg, förutsatt att kombinationens tillåtna totalvikt inte överstiger 12 750 kg.

Ändring 88

Förslag till direktiv
Artikel 9 – punkt 2 – led hf (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

hf) Tre år efter att ett körkort för kategori D1 utfärdats för första gången ska det vara giltigt för fordon som konstruerats och tillverkats för transport av högst 22 passagerare utöver föraren och har en största längd av 8 meter.

Ändring 89

Förslag till direktiv
Artikel 9 – punkt 2 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

I den andra genomföranderapporten till Europaparlamentet och rådet som avses i artikel 20 i detta direktiv ska kommissionen bedöma effekterna av utvecklingen och användningen av fordon som drivs med alternativa bränslen och/eller tillämpningen av [led h–hd i denna artikel] på trafiksäkerheten. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 21 för att ändra detta direktiv genom att uppdatera vikttrösklarna för fordon som drivs med alternativa bränslen.

Ändring 91

Förslag till direktiv
Artikel 9 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Medlemsstaterna ska ha rätt att på sitt territorium tillåta innehavare av körkort som beviljats för kategori C att köra fordon i kategori D eller D1, förutsatt att inga andra personer transporteras i fordonet och att föraren är en person som utför trafiksäkerhetsprovning i enlighet med direktiv 2014/45/EU, eller en mekaniker vid den bilreparationsverkstad som utför en provningskörning, i båda fallen inom 5 km från verkstaden, när fordonet har reparerats, eller för underhålls- eller inspektionsändamål. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla godkännanden de medger i enlighet med denna punkt.

Ändring 94

Förslag till direktiv
Artikel 10 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Medlemsstaterna ska anta nödvändiga bestämmelser för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning och vars förarprov utförs i ett fordon som är anpassat efter deras funktionsnedsättning undantas från skyldigheten att utföra uppgifter som är oförenliga med deras funktionsnedsättning.

Ändring 95

Förslag till direktiv

Artikel 10 – punkt 2 – stycke 1 – inledningen

Kommissionens förslag

Den administrativa giltighetstiden för körkort som utfärdats av medlemsstaterna ska vara följande:

Ändring

Den administrativa giltighetstiden för körkort som utfärdats av medlemsstaterna ska vara **minst** följande:

Ändringar 253, 315, 335

Förslag till direktiv Artikel 10 – punkt 2 – stycke 5

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna får begränsa den administrativa giltighetstiden för individuella körkort av alla kategorier, om det anses nödvändigt att tillämpa tåtare läkarundersökningar eller andra särskilda åtgärder, exempelvis begränsningar för den som begår trafiköverträdelser.

Ändring

Medlemsstaterna får, **med respekt för subsidiaritetsprincipen**, begränsa den administrativa giltighetstiden för individuella körkort av alla kategorier, **med beaktande av medicinsk lämplighet och förmåga att köra säkert i enlighet med bilaga III**, om det anses nödvändigt att tillämpa tåtare läkarundersökningar eller andra särskilda åtgärder, exempelvis begränsningar för den som begår trafiköverträdelser, **för att ytterligare förbättra trafiksäkerhetsåtgärderna**.

Ändring 97

Förslag till direktiv

Artikel 10 – punkt 2 – stycke 6

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna ska förkorta den administrativa giltighetstid som anges i första stycket till fem år eller mindre för körkort för innehavare bosatta på deras territorium som uppnått 70 års ålder i syfte att införa krav på tätare läkarundersökningar eller andra särskilda åtgärder, inbegripet repetitionskurser. Denna förkortade administrativa giltighetstid får endast tillämpas efter förnyelse av körkort.

utgår

Ändring 99

Förslag till direktiv

Artikel 10 – punkt 6 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändring

Kommissionen ska senast den [dag för antagande + 18 månader] anta genomförandeakter om innehållet i den självbedömning som avses i punkt 3 i bilaga III och alla de medicinska funktionsnedsättningar som anges i den bilagan. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.

utgår

Ändringar 256 och 318

Förslag till direktiv

Artikel 10 – punkt 6 – stycke 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

När medlemsstaterna förnyar körkort i kategorierna AM, A, A1, A2, B, B1, BE och T får de, med respekt för subsidiaritetsprincipen, kräva en undersökning i enlighet med minimikraven för förarlämplighet i bilaga III.

Ändring 100

Förslag till direktiv

Artikel 10 – punkt 6a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

6a. Medlemsstaterna ska fastställa evidensbaserade riktlinjer för allmänläkare och familjeläkare för att identifiera dem som kan utgöra en risk när de kör bil och ska verka i samordning med certifierande myndigheter.

Ändring 101

Förslag till direktiv

Artikel 10 – punkt 6b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

6b. Medlemsstaterna ska utveckla nationella kampanjer för att öka allmänhetens medvetenhet om psykiska eller fysiska signaler på att en person kan utgöra en risk när denne framför ett fordon.

Ändring 102

**Förslag till direktiv
Artikel 10 – punkt 7 – stycke 1**

Kommissionens förslag

Det är inte tillåtet att inneha fler än ett **fysiskt** körkort. En person får dock **inneha flera mobila körkort, förutsatt att dessa har utfärdats av samma medlemsstat.**

Ändring

Det är inte tillåtet att inneha fler än ett körkort. En person får dock **lagra ett mobilt körkort på flera enheter.**

Ändring 103

**Förslag till direktiv
Artikel 10 – punkt 8a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

8a. Kommissionen ska på grundval av expertutlåtanden utveckla en utbildningskurs online för allmänläkare som gör det möjligt för dem att bedöma alla aspekter av sökandens lämplighet att köra bil.

Ändring 104

Förslag till direktiv
Artikel 11 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Den medlemsstat som verkställer utbytet ska återlämna det gamla körkortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat körkortet och ange skälen för detta.

Ändring

3. Den medlemsstat som verkställer utbytet **av ett fysiskt körkort** ska återlämna det gamla körkortet till myndigheterna i den medlemsstat som har utfärdat körkortet och ange skälen för detta. **Den medlemsstat som byter ut körkortet ska underrätta myndigheterna i den utfärdande medlemsstaten och ange skälen till bytet. De medlemsstater som ursprungligen utfärdade körkortet ska säkerställa att det tidigare mobila körkortet inte längre kan visas. För kommunikationsändamål ska medlemsstaterna använda EU:s körkorts nätverk som avses i artikel 19.1.**

Ändring 105

Förslag till direktiv
Artikel 11a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

Artikel 11a

Tillfälligt körkort

1. **Under ersättningen, förnyelsen eller utbytet av ett körkort ska den medlemsstat som utför ersättningen, förnyelsen eller utbytet utfärda ett tillfälligt körkort i form av ett intyg, även om det är samma medlemsstat som utfärdade det tidigare körkortet. Kommissionen ska ges befogenhet att senast den 31 december 2025 anta**

delegerade akter i enlighet med artikel 21 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa en standardiserad formulärsmall för ett sådant intyg. När kommissionen antar dessa delegerade akter ska den ta vederbörlig hänsyn till alla risker för förfalskning av sådana formulär.

2. Det intyg som utfärdas av en medlemsstat enligt denna artikel ska vara giltigt i högst en månad. Sådana intyg ska erkännas ömsesidigt av medlemsstaterna. Om ersättningen, förnyelsen eller utbytet av körkortet tar längre tid får medlemsstaterna förnya intyget två gånger, vardera gång för högst en månad. Ett sådant intyg ska automatiskt upphöra att gälla när innehavaren erhåller ett fysiskt eller mobilt körkort i enlighet med artikel 3.

Ändring 106

Förslag till direktiv Artikel 12 – punkt 6 – stycke 2

Kommissionens förslag

När kommissionen fastställer ett sådant tredjeland får den bedöma tredjelandets ram för vägtransporter i samarbete med medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska ha sex månader på sig att yttra sig om den ram för vägtransporter som finns i det aktuella tredjelandet. Kommissionen ska genomföra bedömningen så snart den har tagit emot yttranden från alla medlemsstater eller när tidsfristen för att sända yttrandena har löpt ut, beroende på vilket som inträffar **senast**.

Ändring

När kommissionen fastställer ett sådant tredjeland får den bedöma tredjelandets ram för vägtransporter i samarbete med medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska ha sex månader på sig att yttra sig om den ram för vägtransporter som finns i det aktuella tredjelandet. Kommissionen ska genomföra bedömningen så snart den har tagit emot yttranden från alla medlemsstater eller när tidsfristen för att sända yttrandena har löpt ut, beroende på vilket som inträffar **först**.

Ändring 107

Förslag till direktiv

Artikel 12 – punkt 6 – stycke 3 – led fa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

fa) Det system för utbyte av EU-körkort som tredjelandet har infört.

Ändring 108

Förslag till direktiv

Artikel 12 – punkt 8a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

8a. Ett yrkeskompetensbevis eller ett likvärdigt intyg som utfärdats av ett tredjeland som avses i punkt 2 får ersättas av ett nytt yrkeskompetensbevis som utfärdats av en medlemsstat om innehavaren har fullgjort ytterligare kompetensutbildning i den medlemsstaten på upp till 35 timmar. Denna kompletterande kompetensutbildning ska genomföras på det EU-språk som bäst förstås av en [sökande]. Vid behov, i enlighet med direktiv (EU) 2022/2561 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport^{1a}, ska lämpligt språkstöd tillhandahållas för att

säkerställa en hög kompetens- och trafiksäkerhetsnivå.

För att fastställa om tredjeländer har regler som är helt eller delvis jämförbara med motsvarande unionsregler som garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är helt eller delvis jämförbar med unionens ska kommissionen ha befogenhet att senast den ... [två år efter ikraftträdandet av detta ändringsdirektiv] anta delegerade akter i enlighet med artikel 21 för att komplettera detta direktiv genom att fastställa villkoren för och de kriterier och metoder som ska användas vid bedömningen av tredjeländers regler om yrkesutbildning för förare eller tredjeländers regler om certifierings- och provförfaranden, eller båda.

På grundval av dessa [delegerade akter/bedömningsvillkor, bedömningskriterier och bedömningsmetoder] och i samarbete med medlemsstaterna i enlighet med det förfarande som anges i punkt 6 ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa sitt beslut att ett visst tredjeland har regler om yrkesutbildning för förare och/eller regler om certifierings- och provförfaranden som är helt eller delvis jämförbara med motsvarande unionsregler som garanterar en trafiksäkerhetsnivå som är helt eller delvis jämförbar med den i unionen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 22.2.

1a Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2561 av den 14 december 2022 om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport (EUT L 330, 23.12.2022, s. 46).

Ändring 109

Förslag till direktiv Artikel 12 – punkt 9

Kommissionens förslag

9. Kommissionen ska i Europeiska unionens officiella tidning och på sin webbplats offentliggöra en förteckning över de tredjeländer som har varit föremål för ett genomförandebeslut i enlighet med **punkt 7** och även offentliggöra alla relevanta ändringar som gjorts i enlighet med punkt **9**.

Ändring

9. Kommissionen ska i Europeiska unionens officiella tidning och på sin webbplats offentliggöra en förteckning över de tredjeländer som har varit föremål för ett genomförandebeslut i enlighet med **punkterna 7 och 8a** och även offentliggöra alla relevanta ändringar som gjorts i enlighet med punkt **8**.

Ändringsförslag 320

Förslag till direktiv Artikel 12a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 12a

Plattform för samarbete

1. Kommissionen ska inrätta en plattform för samarbete för att sammanställa, bearbeta och sprida kunskap och information om bästa praxis för

a) utbildningsprogram för förare i medlemsstaterna, inbegripet utbildning avseende specialfordon såsom mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg,

b) licensiering och normal användning av specialfordon, såsom mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i de olika medlemsstaterna, inbegripet gränsöverskridande konsekvenser av skillnader i dessa regler, i syfte att underlätta användningen av sådana maskiner, och

c) andra aspekter som anses lämpliga.

2. Plattformen ska omfatta relevanta myndigheter i medlemsstaterna och relevanta intressenter inom vägtransportsektorn och, när så är möjligt, underlätta utvecklingen av denna bästa praxis.

Ändring 110

**Förslag till direktiv
Artikel 13 – punkt 3 – stycke 2a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändring

En medlemsstat ska tillfälligt dra in ett körkort om en läkarundersökning för bekräftelse av giltighet enligt artikel 10 visar en tillfällig förlust av fysiska och psykiska krav med avseende på de medicinska tillstånd som anges i bilaga III.

Ändring 111

Förslag till direktiv Artikel 14 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Genom undantag från artikel 7.1 b respektive d ska medlemsstaterna utfärda körkort i enlighet med artikel 10.1 för **kategorierna B och C** märkta med unionskod 98.02 enligt del E i bilaga I till sökande som har fyllt 17 år.

Ändring

1. Genom undantag från artikel 7.1 b respektive d ska medlemsstaterna utfärda körkort i enlighet med artikel 10.1 för **kategorierna B, C och C1** märkta med unionskod 98.02 enligt del E i bilaga I till sökande som har fyllt 17 år.

Ändring 112

Förslag till direktiv Artikel 14 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Innehavare av körkort med unionskod 98.02 som inte har fyllt 18 år får endast framföra fordon om de beledsagas av en person **som uppfyller** följande villkor:

Ändring

2. Innehavare av körkort med unionskod 98.02 som inte har fyllt 18 år får endast framföra fordon om de beledsagas av en person, **i det främre passagerarsätet, som kan tillhandahålla vägledning under körningen. Den beledsagande personen ska följa bestämmelserna om körning i onyktert tillstånd eller under påverkan av narkotiska medel eller på annat sätt försatt i ett handlingsförlamat tillstånd och ska uppfylla** följande villkor:

Ändring 113

Förslag till direktiv
Artikel 14 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

- b) Innehar **körkort** av tillämplig kategori som utfärdats för mer än fem år sedan.

Ändring

- b) Innehar **ett EU-körkort** av tillämplig kategori som utfärdats för mer än fem år sedan.

Ändring 114

Förslag till direktiv
Artikel 14 – punkt 2 – led e

Kommissionens förslag

- e) För fordon i **kategori C**, har de kvalifikationer och den utbildning som föreskrivs i direktiv (EU) 2022/2561.

Ändring

- e) För fordon i **kategorierna C och C1**, har de kvalifikationer och den utbildning som föreskrivs i direktiv (EU) 2022/2561.

Ändring 115

Förslag till direktiv
Artikel 14 – punkt 2 – led ea (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- ea) När det gäller fordon i kategori C och C1 ska denne ha genomgått en särskild sjutimmarsutbildning för att lära sig de yrkesmässiga och pedagogiska färdigheter som krävs, som en del av deras fortbildning inom ramen för yrkeskompetensbeviset.**

Ändring 116

Förslag till direktiv

Artikel 14 – punkt 2 – stycke 2 (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna får besluta att förlänga utbildningstiden upp till 14 timmar.

Ändring 117

Förslag till direktiv

Artikel 14 – punkt 3a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Systemet med beledsagad körning begränsar inte medlemsstaternas befintliga möjligheter att sänka minimiåldern för kategori B enligt vad som anges i artikel 7.2 i detta direktiv och att tillämpa därmed sammanhängande villkor på nationell nivå.

Ändring 118

Förslag till direktiv

Artikel 14 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

4a. Medlemsstaterna får sänka den ålder som anges i punkt 1 för personer som har sin normala hemvist på deras territorium för att genomföra pilotprojekt

och samla in uppgifter om effekten av system med beledsagad körning med lägre åldersgräns som en del av sökandens utbildning tills han eller hon uppnår 3 500 km. Om en medlemsstat vill utnyttja denna möjlighet ska den lämna in en motiverad begäran till kommissionen. Kommissionen ska bedöma en sådan begäran genom en dialog med den berörda medlemsstaten och fatta ett beslut inom tre månader. Kommissionen får godkänna eller avslå begäran genom att avge ett motiverat yttrande eller godkänna den på ytterligare villkor för att säkerställa trafiksäkerheten. Bestämmelserna i punkterna 2, 3 och 4 ska fortsätta att gälla om kommissionen beviljar ett undantag. Medlemsstaterna ska övervaka resultaten av de godkända pilotprojekten och rapportera dem till kommissionen. Kommissionen ska i sina regelbundna översyner bedöma begärandena och, om sådana finns tillgängliga, resultaten av de godkända pilotprojekten.

Ändring 119

Förslag till direktiv Artikel 15 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Innehavaren av ett körkort i en viss kategori som utfärdats för första gången ska betraktas som ny förare och ska vara föremål för en provotid på minst två år.

Ändring

1. Innehavaren av ett körkort i en viss kategori som utfärdats för första gången ska betraktas som ny förare och ska vara föremål för en provotid på minst två år.
Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om periodens längd och påföljder för nya förare.

Ändring 268

Förslag till direktiv

Artikel 15 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Medlemsstaterna ska införa en skyldighet för nya förare att ha en standardiserad EU-skylt på fordonets bakruta under hela prövotiden. Kommissionen ska senast den ... [sex månader efter dagen för detta direktivs ikraftträdande] anta en delegerad akt i enlighet med artikel 21 om fastställande av gemensamma specifikationer för hur skylten ska se ut.

Ändring 120

Förslag till direktiv

Artikel 15 – punkt 2

Kommissionens förslag

Ändring

2. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om påföljder för nya förare som kör med en alkoholhalt i blodet som överstiger **0,0 g/ml** och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. Dessa påföljder ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

2. Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om påföljder för nya förare som kör med en alkoholhalt i blodet som överstiger **0,2 g/ml eller under påverkan av psykotropiska ämnen eller narkotika. Medlemsstaternas tillsynsmyndigheter ska fastställa en teknisk nolltoleranströskel på grundval av den**

lägsta kvantifieringsgräns som tar hänsyn till passiv eller oavsiktlig exponering och vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att de tillämpas. Dessa påföljder ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande och kan inkludera kördiskvalifikationer.

Ändring 121

**Förslag till direktiv
Artikel 15 – punkt 2a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändring

2a. Medlemsstaterna ska fastställa strängare regler om påföljder för nya förare, inbegripet när de underlåter att använda säkerhetsutrustning eller kör utan giltigt körkort, och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Dessa påföljder ska vara effektiva, proportionella, avskräckande och icke-diskriminerande.

Ändring 269

Förslag till direktiv

Artikel 15 – punkt 2b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

2b. Medlemsstaterna får utvidga tillämpningen av nolltoleranssystemet för alkohol och olagliga psykoaktiva

substanser till att omfatta alla förare.

Ändring 122

Förslag till direktiv Artikel 15 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. För att förbättra trafiksäkerheten får medlemsstaterna fastställa ytterligare regler som ska tillämpas på nya förare på deras territorium under prøvotiden. De ska underrätta kommissionen om detta.

Ändring

3. För att förbättra trafiksäkerheten får medlemsstaterna fastställa ytterligare regler som ska tillämpas på nya förare på deras territorium under prøvotiden. De ska underrätta kommissionen om detta.
Dessa regler ska inte medföra begränsningar vad gäller nattkörning.

Ändring 123

Förslag till direktiv Artikel 15 – punkt 5a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5a. För förare som erhåller en ny kategori under prøvotiden för en tidigare utfärdad körkortskategori får prøvotiden för den nya kategorin förkortas med beaktande av redan avslutad prøvotid, dock minst sex månader. Ett sådant förkortande ska inte gälla om det befintliga körkortet endast utfärdas för kategori AM.

Ändring 124

Förslag till direktiv
Artikel 15 – punkt 5b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

5b. Medlemsstaterna uppmanas att inkludera åldersanpassad utbildning i trafiksäkerhetsregler och utbildning i riskmedvetenhet i trafiken som en del av sina läroplaner för låg-, mellan- och högstadiet samt gymnasiet. Medlemsstaterna får använda intäkter som öronmärkts enligt [Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413^{1a}] för att stödja sådana initiativ ekonomiskt. Kommissionen får också använda de resurser som anges i [artikel 8a i detta direktiv] för att stödja sådana initiativ ekonomiskt.

^{1a} Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/413 av den 11 mars 2015 om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsrelaterade brott (EUT L 68, 13.3.2015, s. 9).

Ändring 125

Förslag till direktiv
Artikel 16 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Ändring

Förarprövare som var verksamma före **den 19 januari 2013** ska dock endast omfattas av bestämmelser om kvalitetssäkring och regelbunden fortbildning.

Förarprövare som var verksamma före **ikraftträdandet av detta direktiv** ska dock endast omfattas av bestämmelser om kvalitetssäkring och regelbunden fortbildning.

Ändring 126

Förslag till direktiv

Artikel 17 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Med permanent bosättningsort avses i detta direktiv den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig **och** yrkesmässig anknytning **eller**, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor.

Ändring

Med permanent bosättningsort avses i detta direktiv den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig **eller** yrkesmässig anknytning **och**, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor.

Ändring 127

Förslag till direktiv

Artikel 17 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. Genom undantag från artikel 10.1 e och särskilt för det första utfärdandet av ett körkort **i kategori B** får en sökande vars permanenta bosättningsmedlemsstat är en annan än den medlemsstat där han eller hon är medborgare få sitt körkort utfärdat av denna medlemsstat, om den medlemsstat där han eller hon har sin permanenta bosättningsort inte medger en möjlighet att klara de teoretiska eller praktiska proven på ett av de officiella **språken** i den medlemsstat där han eller hon är medborgare eller med hjälp av tolk.

Ändring

4. Genom undantag från artikel 10.1 e och särskilt för det första utfärdandet av ett körkort får en sökande vars permanenta bosättningsmedlemsstat är en annan än den medlemsstat där han eller hon är medborgare få sitt körkort utfärdat av denna medlemsstat, om den medlemsstat där han eller hon har sin permanenta bosättningsort inte medger en möjlighet att klara de teoretiska eller praktiska proven på ett av de officiella **EU-språken** i den medlemsstat där han eller hon är medborgare eller med hjälp av tolk.

Ändring 128

Förslag till direktiv Artikel 18 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Medlemsstaterna ska tillämpa de överensstämmelser som fastställs i kommissionens beslut (EU) **2016/1945**⁶⁴ mellan behörigheter som erhållits före **den 19 januari 2013** och de kategorier som anges i artikel 6 i detta direktiv.

⁶⁴ Kommissionens beslut (EU) 2016/1945 av den 14 oktober 2016 om överensstämmelser mellan olika kategorier av körkort (EUT L 302, 9.11.2016, s. 62).

Ändring

1. Medlemsstaterna ska tillämpa de överensstämmelser som fastställs i kommissionens beslut (EU) **2016/1945**⁶⁴ mellan behörigheter som erhållits före **ikraftträdandet av detta direktiv** och de kategorier som anges i artikel 6 i detta direktiv.

⁶⁴ Kommissionens beslut (EU) 2016/1945 av den 14 oktober 2016 om överensstämmelser mellan olika kategorier av körkort (EUT L 302, 9.11.2016, s. 62).

Ändring 129

Förslag till direktiv Artikel 18 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Behörighet att framföra fordon som beviljats före **den 19 januari 2013** får inte dras in eller på något sätt inskränkas genom bestämmelserna i detta direktiv.

Ändring

2. Behörighet att framföra fordon som beviljats före **ikraftträdandet av detta direktiv** får inte dras in eller på något sätt inskränkas genom bestämmelserna i detta direktiv.

Ändring 130

Förslag till direktiv
Artikel 19 – punkt 1 – led c

Kommissionens förslag

c) För att förebygga, upptäcka och utreda **sådana** brott **som avses** i [REFERENS TILL PRÜM II].

Ändring

c) För att förebygga, upptäcka och utreda **trafikrelaterade** brott i **enlighet med** [REFERENS TILL PRÜM II], **förutsatt att alla nödvändiga villkor i detta för detta syfte är tillämpliga och att principerna om ändamålsbegränsning, nödvändighet och proportionalitet iakttas.**

Ändring 131

Förslag till direktiv
Artikel 20 – stycke 1

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna ska årligen informera kommissionen om antalet körkort som utfärdats, förnyats, ersatts, återkallats och bytts ut för varje kategori, inbegripet uppgifter om utfärdande och användning av mobila körkort.

Ändring

Medlemsstaterna ska årligen informera kommissionen om antalet körkort som utfärdats, förnyats, ersatts, återkallats och bytts ut för varje kategori, inbegripet uppgifter om utfärdande och användning av mobila körkort. **Medlemsstaterna ska också inom tre månader underrätta kommissionen om de lagar och andra författningar som de har antagit och som är nödvändiga för att följa detta direktiv ändras på ett sätt som påverkar tillämpningen av bestämmelserna i detta direktiv.**

Ändring 132

Förslag till direktiv
Artikel 20 – stycke 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna ska också utbyta uppgifter om sin bästa praxis när det gäller trafiksäkerhetsåtgärder och utbildning i riskmedvetenhet, särskilt när det gäller nya förare och inom ramen för livslångt lärande, typer av medicinska kontroller per åldersgrupp, användning av stödsystem per åldersgrupp genom återkopplingsinsatser med bevis på deltagande och rekommendationer från en trafiklärare, trafikpsykolog eller förarprövare samt åtgärder för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, inbegripet åtgärder som reglerar mikromobilitet.

Ändring 321

Förslag till direktiv

Artikel 20 – stycke 1b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

Senast den 1 juli 2027 uppmanas kommissionen att lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet om effekterna av tillämpningen av nationella bestämmelser på mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg och dess inverkan på

den inre marknaden och trafiksäkerheten. Rapporten får vid behov åtföljas av ett förslag till Europaparlamentet och rådet i syfte att underlätta användningen av mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg i hela unionen.

Ändring 133

**Förslag till direktiv
Artikel 20 – stycke 1c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna ska till kommissionen årligen rapportera statistik om trafikolyckor per körkortskategori, som orsakas av nya förare enligt det system med beledsagad körning som fastställs i artikel 14. Vart tredje år uppmanas kommissionen att utarbeta en rapport med en jämförelse av de trafikolyckor som orsakas av förare som har erhållit körkort enligt systemet med beledsagad körning med de andra förarna. Rapporten ska ta hänsyn till uppgifter för varje körkortskategori. Kommissionen ska offentliggöra rapporten, bland annat genom portalen för gränsöverskridande informationsutbyte enligt [direktivet om gränsöverskridande informationsutbyte].

Ändring 134

Förslag till direktiv
Artikel 21 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.8, 5.6, 8.2, **10.8** och 16.2 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med [dag för direktivets ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

Ändring

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.8, 5.6, 8.2, **9.2, 10.8, 11 a, 12.8a** och 16.2, **16a.2** ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med [dag för direktivets ikraftträdande]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

Ändring 135

Förslag till direktiv
Artikel 23 – stycke 1

Direktiv (EU) 2022/2561

Artikel 5 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

c) från och med 17 års ålder framföra fordon i **körkortskategori C**, förutsatt att de innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 och endast på de villkor som anges i artikel 14.2 i direktiv [hänvisning till det här direktivet].

Ändring

c) från och med 17 års ålder framföra fordon i **körkortskategorierna C och C1**, förutsatt att de innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1 och endast på de villkor som anges i artikel 14.2 i direktiv [hänvisning till det här

direktivet].

Ändring 322

Förslag till direktiv

Artikel 23 – stycke 1a (nytt)

Direktiv (EU) 2022/2561

Artikel 5 – punkt 3 – led a

Kommissionens förslag

Ändring

*I artikel 5.3 ska led a ersättas med
följande:*

a) från och med 21 års ålder

*i) framföra fordon i körkortskategorierna
D och D + E, under förutsättning att
föraren innehar ett yrkeskompetensbevis
enligt artikel 6.2;*

*medlemsstaterna får tillåta förare av
fordon i körkortskategorierna D1 och D1
+ E att från och med 18 års ålder på deras
territorium framföra sådana fordon under
förutsättning att föraren innehar ett
yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1;*

*medlemsstaterna får sänka minimiåldern
för kategorierna D och DE för
yrkesbussförare till*

- 19 år på sitt territorium under

förutsättning att förarna har genomgått en fullständig yrkesutbildning och innehar ett yrkeskompetensbevis i enlighet med artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561,

- 18 år på sitt territorium om förarna har genomgått en fullständig yrkesutbildning och innehar ett yrkeskompetensbevis i enlighet med artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561 och framför sådana fordon utan passagerare eller med passagerare på sträckor som är kortare än 50 km;

ii) framföra fordon i körkortskategorierna D och D + E, under förutsättning att föraren innehar ett yrkeskompetensbevis enligt artikel 6.1;

medlemsstaterna får sänka minimiåldern för kategorierna D och DE för yrkesbussförare till

- 19 år på sitt territorium under förutsättning att förarna har genomgått en fullständig yrkesutbildning och innehar ett yrkeskompetensbevis i enlighet med artikel 6.1 i direktiv (EU) 2022/2561,

- 18 år på sitt territorium under förutsättning att förarna har genomgått en fullständig yrkesutbildning och innehar ett yrkeskompetensbevis i enlighet med artikel 6.1 i direktiv (EU)

*2022/2561 och framför sådana fordon
utan passagerare eller med passagerare
på sträckor som är kortare än 50 km.*

Ändring 323

Förslag till direktiv

Artikel 23 – stycke 1b (nytt)

Direktiv (EU) 2022/2561

Artikel 5 – punkt 3 – led b

Kommissionens förslag

Ändring

*”b) från och med 23 års ålder framföra
fordon i körkortskategorierna D och D +
E under förutsättning att föraren innehar
ett yrkeskompetensbevis enligt artikel
6.2.”*

utgår

Ändring 324

Förslag till direktiv

Artikel 25 – punkt 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändring

Medlemsstaterna ska senast den [dag för

Utan att det påverkar tillämpningen av

antagande + 2 år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

punkt 1 ska **medlemsstaterna** senast den [dag för antagande + 2 år] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

Ändring 325

Förslag till direktiv

Artikel 25 – punkt 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [dag för antagandet + 3 år].

Ändring

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1a ska **de** tillämpa dessa bestämmelser från och med den [dag för antagandet + 3 år].

Ändring 326

Förslag till direktiv

Artikel 25 – punkt 1a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

1a. Medlemsstaterna ska senast den ...

[dag för antagande + 4 månader] anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa bestämmelserna i artikel 9.2 i detta direktiv.

De ska tillämpa dessa bestämmelser från och med den [dag för antagandet +4 månader].

Ändring 138

Förslag till direktiv

Bilaga I – del B1 – led 4 – led 3 – stycke 2 – led e

Kommissionens förslag

(e) **DG 8: Biometriska uppgifter avseende körkortsinnehavarens iris.**

Ändring

(e) **utgår**

Ändring 139

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led b – strecksats 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

– **Påverkan på risken för att distraheras av användningen av mobiltelefoner eller annan elektronisk utrustning under körning och konsekvenserna för säkerheten.**

Ändring 140

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led c – strecksats 1

Kommissionens förslag

- De viktigaste principerna avseende ett säkert avstånd mellan fordon, bromssträckor och väghållning vid olika väderleks- och vägförhållanden.

Ändring

- De viktigaste principerna avseende ett säkert avstånd mellan fordon, bromssträckor och väghållning vid olika väderleks- och vägförhållanden, ***inbegripet i synnerhet i snöiga och halkiga förhållanden.***

Ändring 141

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led d – strecksats 1

Kommissionens förslag

- Särskilda riskfaktorer kopplade till andra vägtrafikanter bristande erfarenhet, särskilt när det gäller oskyddade trafikanter som är sämre skyddade i trafiken än användare av motorfordon som bilar, bussar och lastbilar och som är direkt utsatta för kollisioner. Denna kategori omfattar fotgängare, cyklister, användare av motordrivna tvåhjuliga fordon, användare av anordningar för personlig rörlighet och personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga.

Ändring

- Särskilda riskfaktorer kopplade till andra vägtrafikanter bristande erfarenhet, särskilt när det gäller oskyddade trafikanter som är sämre skyddade i trafiken än användare av motorfordon som bilar, bussar och lastbilar och som är direkt utsatta för kollisioner. Denna kategori omfattar ***barn***, fotgängare, cyklister, användare av motordrivna tvåhjuliga fordon, användare av anordningar för personlig rörlighet och personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och orienteringsförmåga.

Ändring 142

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led d – strecksats 2

Kommissionens förslag

- Risker i samband med förflyttning och körning av olika typer av fordon **och** deras förarens olika synfält, **inklusive fordon med avancerade förarassistanssystem och andra automatiseringsfunktioner.**

Ändring

- Risker i samband med förflyttning **av, samspel med** och körning av olika typer av fordon **på grund av olika storlek och kördynamik och** deras förarens olika synfält.

Ändring 143

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led d – strecksats 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

- **Döda vinklar och förändrade lutningar.**

Ändring 144

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led d – strecksats 2b (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

- **Korrekt användning av körriktningsvisare, i rätt tid.**

Ändring 145

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led e – strecksats 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändring

- **Bestämmelser om hur man ska agera om ett utryckningsfordon närmar sig och vad man ska göra på en olycksplats.**

Ändring 146

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led e – strecksats 4

Kommissionens förslag

Ändring

- Säkerhetsaspekter som rör fordon som drivs med alternativa bränslen.
- Säkerhetsaspekter som rör fordon som drivs med alternativa bränslen **och/eller med batteri, särskilt risker för överslag/antändning eller kemiska reaktioner i händelse av olycka eller motorstopp.**

Ändring 147

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led f

Kommissionens förslag

Ändring

- f) Nödvändiga försiktighetsåtgärder när fordonet lämnas.
- f) Nödvändiga försiktighetsåtgärder när fordonet lämnas, **vilket inbegriper att säkerställa att det är säkert att öppna fordonets dörr och att detta inte utgör en fara för andra trafikanter, till exempel fotgängare, cyklister och**

Ändring 148

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led i

Kommissionens förslag

- i) Regler och aspekter avseende fordons användning i förhållande till miljön, inbegripet när det gäller elfordon: lämplig användning av signalhorn, måttlig bränsleförbrukning/energiförbrukning, begränsning av utsläpp (utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, ljud och mikroplast från **däck- och vägslitage** osv.).

Ändring

- i) Regler och aspekter avseende fordons användning i förhållande till miljön, inbegripet när det gäller elfordon: lämplig användning av signalhorn, måttlig bränsleförbrukning/energiförbrukning, begränsning av utsläpp (utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, ljud och mikroplast från **däck-, broms- och vägslitage** osv.).

Ändring 149

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led ia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- ia) Grundläggande kunskaper om hur man använder första hjälpen-utrustning och förmåga att tillhandahålla första hjälpen, inbegripet hjärtlungräddning.**

Medlemsstaterna får som alternativ möjliggöra att en tidigare genomförd certifierad praktisk utbildning i första hjälpen, som ska omfatta hjärtlungräddning, kan medge undantag från det första hjälpen-relaterade innehållet i teoritestet.

Ändring 150

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led ib (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ib) Säkert samspel med avancerade förarstödsystem och andra automatiseringsfunktioner, inbegripet tillhörande fördelar, begränsningar och risker.

Ändring 151

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 2 – stycke 1 – led ic (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ic) Grundläggande regelverk för tillträdesbegränsningar för fordon i städer, inklusive lågutsläppszoner.

Ändring 152

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 4 – inledningen

Kommissionens förslag

Ändring

4. Särskilda bestämmelser för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

4. Särskilda bestämmelser för kategorierna C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

Ändring 153

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 4 – led 1 – led d

Kommissionens förslag

d) hur man ska agera i samband med en olycka samt åtgärder som ska vidtas efter en olycka eller liknande, exempelvis akuta åtgärder såsom evakuering av passagerare och grundläggande kunskaper om första hjälpen,

Ändring

d) hur man ska agera i samband med en olycka samt åtgärder som ska vidtas efter en olycka eller liknande, exempelvis akuta åtgärder såsom evakuering av passagerare och grundläggande kunskaper om första hjälpen, ***inbegripet hjärtlungräddning,***

Ändring 154

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 4 – led 1 – led fa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

fa) syfte och användning av retarder/avgassystem och bromsar,

Ändring 155

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 4 – led 1 – led g

Kommissionens förslag

g) begränsningar av synfältet som beror på fordonens konstruktion,

Ändring

g) begränsningar av synfältet som beror på fordonens konstruktion, **särskilt när det gäller fotgängare framför fordonet och cyklister vid fordonets sida och framför det,**

Ändring 156

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 4 – led 1 – led ha (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ha) defensiv körning och ekokörning: avstånd till fordonet framför, omkörning i kurvor, körfältsbyte, prioritetsregler, hastighetsbegränsningar.

Ändring 157

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 4 – led 1 – led i

Kommissionens förslag

Ändring

i) säkerhet i samband med lastning av fordonet, dvs. kontroll av lasten (packning och fästanordningar), svårigheter vid olika typer av last (exempelvis vätskor, hängande last ...), lastning och lossning av gods samt användning av lastningsutrustning (endast kategorierna C, CE, C1, C1E),

i) säkerhet i samband med lastning av fordonet, dvs. kontroll av lasten (packning och fästanordningar), svårigheter vid olika typer av last (exempelvis vätskor, hängande last ...), lastning och lossning av gods samt användning av lastningsutrustning (endast kategorierna C, CE, C1, C1E **och T**),

Ändring 158

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 4 – led 1 – led ia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ia) säkerhetsåtgärder, förfaranden och protokoll avseende säkra parkeringsområden,

Ändring 159

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led A – led 4 – led 1 – led j

Kommissionens förslag

Ändring

j) förarens ansvar när det gäller transport av passagerare och deras komfort och säkerhet, transport av barn samt nödvändiga kontroller före avfärd. Samtliga busstyper bör ingå i kunskapsprovet (bussar i kollektivtrafik, långfärdsbussar, bussar med särskilda mått, etc.) (endast kategorierna D, DE, D1, D1E).

j) förarens ansvar när det gäller transport av passagerare och deras komfort och säkerhet, **särskilt när det gäller personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet, liksom lämplig reaktion i händelse av könsbaserade trakasserier och könsbaserat våld**, transport av barn samt nödvändiga kontroller före avfärd. Samtliga busstyper bör ingå i kunskapsprovet (bussar i kollektivtrafik, långfärdsbussar, bussar med särskilda mått, etc.) (endast kategorierna D, DE, D1, D1E).

Ändring 160

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 5 – led 1 – led c – stycke 1

Kommissionens förslag

Den unionskod som anges på ett körkort i kategorierna A1, A2, A, B1, B och BE som utfärdats på grundval av ett körprov genomfört på ett fordon med automatisk växellåda ska tas bort om innehavaren klarar ett särskilt körprov eller genomgår en särskild utbildning.

Ändring

Den unionskod som anges på ett körkort i kategorierna A1, A2, A, B1, B och BE som utfärdats på grundval av ett körprov genomfört på ett fordon med automatisk växellåda ska ***inte anges eller ska*** tas bort om innehavaren klarar ett särskilt körprov eller genomgår en särskild utbildning ***som kan äga rum före eller efter körprovet med ett fordon med automatisk växellåda.***

Ändring 161

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 5 – led 1 – led c – stycke 2 – led i

Kommissionens förslag

i) godkänna och övervaka den särskilda utbildningen, ***eller***

Ändring

i) godkänna och övervaka den särskilda utbildningen, ***inbegripet som en del av den allmänna förarutbildningen, eller***

Ändring 162

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 5 – led 1 – led d – stycke 1

Kommissionens förslag

Särskilda bestämmelser för fordon i kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ***och D1E***

Ändring

Särskilda bestämmelser för fordon i kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E ***och T***

Ändring 163

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 5 – led 2 – led g – stycke 1

Kommissionens förslag

Ett fordon i kategori C med en högsta tillåten vikt på minst 12 000 kg, en längd på minst 8 m, en bredd på minst 2,40 m och en maxhastighet på minst 80 km/h. Fordonet ska vara försett med låsningsfria bromsar och utrustat med färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. **Lastutrymmet ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten.** Fordonet ska ha en faktisk totalvikt på minst 10 000 kg.

Ändring

Ett fordon i kategori C med en högsta tillåten vikt på minst 12 000 kg, en längd på minst 8 m, en bredd på minst 2,40 m och en maxhastighet på minst 80 km/h. Fordonet ska vara försett med låsningsfria bromsar och utrustat med färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. Fordonet ska ha en faktisk totalvikt på minst 10 000 kg.

Ändring 164

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 5 – led 2 – led h – stycke 1

Kommissionens förslag

Antingen ett ledat fordon eller en fordonskombination som består av ett provfordon i kategori C och en släpvagn med en längd på minst 7,5 m. Både det ledade fordonet och fordonskombinationen ska ha en högsta tillåten vikt på minst 20 000 kg, en längd på minst 14 m, en bredd på minst 2,40 m och en maxhastighet på minst 80 km/h samt vara försedd med låsningsfria bromsar och utrustad med en färdskrivare

Ändring

Antingen ett ledat fordon eller en fordonskombination som består av ett provfordon i kategori C och en släpvagn med en längd på minst 7,5 m. Både det ledade fordonet och fordonskombinationen ska ha en högsta tillåten vikt på minst 20 000 kg, en längd på minst 14 m, en bredd på minst 2,40 m och en maxhastighet på minst 80 km/h samt vara försedd med låsningsfria bromsar, **utrustad med ett femte hjul,**

enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. **Lastutrymmet ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten.** Både det ledade fordonet och fordonskombinationen ska ha en faktisk totalvikt på minst 15 000 kg.

utrustad med en växellåda med minst åtta framåtväxlar och utrustad med en färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. Både det ledade fordonet och fordonskombinationen ska ha en faktisk totalvikt på minst 15 000 kg.

Ändring 165

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 5 – led 2 – led i – stycke 1

Kommissionens förslag

Ett fordon i underkategori C1 med en högsta tillåten vikt på minst 4 000 kg, en minimilängd på 5 m och en maxhastighet på minst 80 km/h. Fordonet ska vara försett med låsningsfria bromsar och utrustat med färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014. **Lastutrymmet ska bestå av en sluten lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten.**

Ändring

Ett fordon i underkategori C1 med en högsta tillåten vikt på minst 4 000 kg, en minimilängd på 5 m och en maxhastighet på minst 80 km/h. Fordonet ska vara försett med låsningsfria bromsar och utrustat med färdskrivare enligt definitionen i förordning (EU) nr 165/2014.

Ändring 166

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 5 – led 2 – led j – stycke 1

Kommissionens förslag

En fordonskombination som består av ett provfordon i underkategori C1 och en släpvagn med en högsta tillåten vikt på minst 1 250 kg. Fordonskombinationen ska ha en längd på minst 8 m och en

Ändring

En fordonskombination som består av ett provfordon i underkategori C1 och en släpvagn med en högsta tillåten vikt på minst 1 250 kg. Fordonskombinationen ska ha en längd på minst 8 m och en

maxhastighet på minst 80 km/h.
Släpvagnens lastutrymme ska bestå av en slutna lådkonstruktion som är åtminstone lika bred och lika hög som förarhytten. Den slutna lådkonstruktionen får även vara något smalare än förarhytten, förutsatt att sikten bakåt bara är möjlig om man använder motorfordonets sidobackspeglar. Släpvagnen ska ha en faktisk totalvikt på minst 800 kg.

maxhastighet på minst 80 km/h.
Släpvagnen ska ha en faktisk totalvikt på minst 800 kg.

Ändring 167

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 5 – led 2 – led 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

En fordonskombination som består av ett provfordon i kategori D och en släpvagn med en högsta tillåten vikt på minst 1 250 kg, en bredd på minst 2,40 m och en maxhastighet på minst 80 km/h.
Släpvagnens lastutrymme ska bestå av en slutna lådkonstruktion som är minst 2 m bred och 2 m hög. Släpvagnen ska ha en faktisk totalvikt på minst 800 kg.

Ändring

En fordonskombination som består av ett provfordon i kategori D och en släpvagn med en högsta tillåten vikt på minst 1 250 kg, en bredd på minst 2,40 m och en maxhastighet på minst 80 km/h.
Släpvagnen ska ha en faktisk totalvikt på minst 800 kg.

Ändring 169

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 6 – led 3 – stycke 1 – led e

Kommissionens förslag

e) Svänga till höger och vänster samt byta fil.

Ändring

e) Svänga till höger och vänster samt byta fil, ***göra en u-sväng.***

Ändring 170

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 6 – led 3 – stycke 1 – led g

Kommissionens förslag

g) Köra om andra trafikanter (**om möjligt**), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

Ändring

g) Köra om andra trafikanter, **inklusive cyklister, mikromobilitetsanvändare och fotgängare**, passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

Ändring 171

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 6 – led 3 – stycke 1 – led h

Kommissionens förslag

h) Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall): rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen, körning uppför och nedför långa backar, tunnlar.

Ändring

h) Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall): rondeller, järnvägs korsningar, **cykelfält**, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen, körning uppför och nedför långa backar, tunnlar.

Ändring 172

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 6 – led 3 – stycke 1 – led ha (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ha) Samspel med andra fordon, inbegripet att kunna förutspå döda

*vinklar och lämplig användning av
körriktningsvisare.*

Ändring 173

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 6 – led 3 – stycke 1 – led j

Kommissionens förslag

j) Iaktta nödvändig försiktighet vid avstigning.

Ändring

j) Iaktta nödvändig försiktighet vid avstigning, **särskilt med avseende på cyklister.**

Ändring 174

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 7 – led 4 – stycke 1 – led g

Kommissionens förslag

g) Köra om andra trafikanter (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

Ändring

g) Köra om andra trafikanter, **inklusive cyklister** (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

Ändring 175

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 7 – led 4 – stycke 1 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ga) självständig körning mot en bestämd destination, utöver specifika vändningsindikatorer,

Ändring 176

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 7 – led 4 – stycke 1 – led h

Kommissionens förslag

Ändring

h) Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall): rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen, körning uppför och nedför långa backar, tunnlar.

h) Passera särskilda trafikmiljöer (i tillämpliga fall): rondeller, **köra i rondeller med stora fordon, svänga till höger och vänster**, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen, **cykelfält**, körning uppför och nedför långa backar, **förändringar av lutningen**, tunnlar.

Ändring 177

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 7 – led 4 – stycke 1 – led ha (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ha) Samspel med andra trafikanter, inbegripet att förutse döda vinklar och lämplig användning av körriktningsvisare.

Ändring 178

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 7 – led 4 – stycke 1 – led i

Kommissionens förslag

- i) ***laktta nödvändig försiktighet vid*** avstigning.

Ändring

- i) ***Instigning och*** avstigning, ***även genom att säkerställa att det är säkert att öppna fordonets dörr och att detta inte skapar en fara för andra trafikanter som fotgängare, cyklister och mikromobilitetsanvändare, med särskilt tonvikt på att öppna dörren med den hand som befinner sig längst bort.***

Ändring 179

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 7 – led 4 – stycke 1 – led j

Kommissionens förslag

- j) Reagera på och förutse farliga situationer med användning av simulatorer.

Ändring

- j) Reagera på och förutse farliga situationer, ***inklusive*** med användning av simulatorer.

Ändring 184

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 2 – led aa (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- aa) De diverse kopplingsmekanismerna mellan släpvagn och lastbil, med hänsyn***

tagen till vändskivekopplingen för ledade fordon (för påhängsvagnar) och dragstångskopplingen för släpvagnar (konventionell lastbil), samt standardrutiner och standardprotokoll för att koppla fast och bort släpvagnar från lastbilar när dessa kopplingsmekanismer används.

Ändring 185

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 2 – led c

Kommissionens förslag

c) Parkera säkert vid lastning och lossning på lastramp/brygga eller liknande installation (endast kategorierna C, CE, C1 **och** C1E).

Ändring

c) Parkera säkert vid lastning och lossning på lastramp/brygga eller liknande installation (endast kategorierna C, CE, C1, C1E **och T**).

Ändring 186

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 3 – stycke 1 – led e

Kommissionens förslag

e) Svänga till höger och vänster samt byta fil.

Ändring

e) Svänga till höger och vänster samt byta fil, ***göra en u-sväng***.

Ändring 187

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 3 – stycke 1 – led ea (nytt)

ea) Beakta döda vinklar.

Ändring 188

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 3 – stycke 1 – led g

Kommissionens förslag

g) Köra om andra trafikanter (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

Ändring

g) Köra om andra trafikanter **och mikromobilitetsanvändare, däribland cyklister och fotgängare** (om möjligt), passera hinder, exempelvis parkerade bilar, bli omkörd av andra trafikanter (i tillämpliga fall).

Ändring 189

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 3 – stycke 1 – led h

Kommissionens förslag

h) Passera särskilda trafikmiljöer (**i tillämpliga fall**): rondeller, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen, körning uppför och nedför långa backar, tunnlar.

Ändring

h) Passera särskilda trafikmiljöer: **köra i** rondeller **med stora fordon, köra på vänster och höger sida**, järnvägs korsningar, hållplatser för spårvagn och bussar, övergångsställen, **cykelfält**, körning uppför och nedför långa backar, tunnlar.

Ändring 190

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 3 – stycke 1 – led i

Kommissionens förslag

- i) ***laktta nödvändig försiktighet vid***
avstigning.

Ändring

- i) ***Instigning och*** avstigning, ***inbegripet att säkerställa att det är säkert att öppna fordonets dörr och att detta inte skapar en fara för andra trafikanter som fotgängare, cyklister och mikromobilitetsanvändare.***

Ändring 191

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 3 – stycke 1 – led ia (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

- ia) De försiktighetsåtgärder som ska vidtas när man kliver in i och ut ur ett fordon på ett säkert sätt.***

Ändring 192

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 4 – led a

Kommissionens förslag

Ändring

- a) Ett körsätt som tryggar säkerhet i trafiken och minskar bränsleförbrukning och avgaser under acceleration, fartminskning, körning i uppförs- och nedförsbackar.

- a) Ett körsätt som tryggar säkerhet i trafiken och minskar bränsleförbrukning och avgaser under acceleration, fartminskning, körning i uppförs- och nedförsbackar, ***avstånd till fordonet framför, omkörning i kurvor, körfältsbyte,***

Ändring 193

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 8 – led 4 – led b

Kommissionens förslag

b) Reagera på och förutse farliga situationer med användning av simulatorer.

Ändring

b) Reagera på och förutse farliga situationer, **inklusive** med användning av simulatorer.

Ändring 194

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 9 – led 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Förrarprövaren ska ha den utbildning som är nödvändig för att korrekt kunna bedöma sökandens förmåga att köra säkert. För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning av fel i enlighet med de normer som fastställs i denna bilaga ska förrarprövarnas arbete granskas och övervakas av ett organ som godkänts av medlemsstaten.

Ändring

Förrarprövaren ska ha den utbildning som är nödvändig för att korrekt kunna bedöma sökandens förmåga att köra säkert. För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning av fel i enlighet med de normer som fastställs i denna bilaga ska förrarprövarnas arbete granskas och övervakas av ett **oberoende** organ som godkänts av medlemsstaten.

Ändring 195

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 9 – led 3 – led a

Kommissionens förslag

a) behärskar fordonet i fråga om korrekt användning av säkerhetsbälten, backspeglar, nackskydd, säten, lysen och annan utrustning; använder koppling, växellåda, gas, bromssystem (även det tredje bromssystemet i tillämpliga fall) och styrsystem på rätt sätt; kontrollerar fordonet under olika förhållanden och olika hastigheter; håller fordonet stabilt på vägen; känner till fordonets vikt, dimensioner och egenskaper, lastvikt och lasttyp (endast kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); ser till passagerarnas bekvämlighet (endast kategorierna D, DE, D1, D1E) (långsam acceleration, mjuk körning och inga häftiga inbromsningar),

Ändring

a) behärskar fordonet i fråga om korrekt användning av säkerhetsbälten, **moderna säkerhets- och körhjälpmedel**, backspeglar, nackskydd, säten, lysen och annan utrustning; använder koppling, växellåda, gas, bromssystem (även det tredje bromssystemet i tillämpliga fall) och styrsystem på rätt sätt; kontrollerar fordonet under olika förhållanden och olika hastigheter; håller fordonet stabilt på vägen; känner till fordonets vikt, dimensioner och egenskaper, lastvikt och lasttyp (endast kategorierna BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E, **T**); ser till passagerarnas bekvämlighet (endast kategorierna D, DE, D1, D1E) (långsam acceleration, mjuk körning och inga häftiga inbromsningar),

Ändring 196

Förslag till direktiv

Bilaga II – del I – led B – led 9 – led 3 – led b

Kommissionens förslag

b) kör ekonomiskt, säkert och energieffektivt, med hänsyn till varvtal, växling, bromsning och acceleration (endast kategorierna B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E),

Ändring

b) kör ekonomiskt, säkert och energieffektivt, med hänsyn till varvtal, växling, bromsning och acceleration **och använder fordonets egna inbyggda kör- och/eller säkerhetshjälpmedel** (endast kategorierna B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E),

Ändring 197

Förslag till direktiv
Bilaga II – del I – led B – led 9 – led 3 – led c

Kommissionens förslag

c) har överblick över situationen både i fordonets omedelbara närhet och på medellångt och långt avstånd; använder backspeglarna på rätt sätt,

Ändring

c) har överblick över situationen både i fordonets omedelbara närhet och på medellångt och långt avstånd; använder backspeglarna **och ny teknik** på rätt sätt,

Ändring 198

Förslag till direktiv
Bilaga II – del I – led B – led 9 – led 3 – led j

Kommissionens förslag

j) behärskar att bromsa och stanna: saktar in i tid, bromsar och stannar beroende på omständigheterna, har framförhållning, använder de olika bromssystemen (endast för kategorierna C, CE, D, DE), använder andra hastighetsreglerande system än bromsarna (endast för kategorierna C, CE, D, DE).

Ändring

j) behärskar att bromsa och stanna: saktar in i tid, bromsar och stannar beroende på omständigheterna, har framförhållning, använder de olika bromssystemen (endast för kategorierna C, CE, D, DE), använder andra hastighetsreglerande system än bromsarna **samt inbyggd teknik i fordonet** (endast för kategorierna C, CE, D, DE).

Ändring 199

Förslag till direktiv
Bilaga II – del II – stycke 1 – strecksats 5

Kommissionens förslag

– ta hänsyn till samtliga faktorer som påverkar körförmågan (exempelvis alkohol, trötthet, dålig syn etc.) för att

Ändring

– ta hänsyn till samtliga faktorer som påverkar körförmågan (exempelvis alkohol, trötthet, dålig syn, **användning av**

kunna köra säkert,

elektriska anordningar etc.) för att kunna köra säkert,

Ändring 200

Förslag till direktiv

Bilaga II – del II – stycke 1 – strecksats 7

Kommissionens förslag

- ha tillräcklig kunskap om riskfaktorer i samband med mikromobilitet,

Ändring

- ha tillräcklig kunskap om riskfaktorer i samband med **cyklister, fotgängare och användare av** mikromobilitet,

Ändring 201

Förslag till direktiv

Bilaga II – del II – stycke 2

Kommissionens förslag

Medlemsstaterna **får** vidta lämpliga åtgärder för att se till att förare som inte längre har de kunskaper, den förmåga och det beteende som anges i punkterna 1-9 ovan kan öva upp dessa kunskaper och den förmågan så att de även i fortsättningen kan framföra ett motorfordon.

Ändring

Medlemsstaterna **uppmuntras att anta och** vidta lämpliga åtgärder för att se till att förare som inte längre har de kunskaper, den förmåga och det beteende som anges i punkterna 1-9 ovan kan öva upp dessa kunskaper och den förmågan så att de även i fortsättningen kan framföra ett motorfordon. **Medlemsstaterna får använda intäkter som öronmärkts enligt direktiv 2015/413 för att stödja sådana åtgärder ekonomiskt.**

Ändringar 258, 327 och 338

Förslag till direktiv

Bilaga III – underrubrik 1

Kommissionens förslag

Ändring

MINIMIKRAV I FRÅGA OM **FYSISK
OCH PSYKISK** LÄMPLIGHET ATT
FRAMFÖRA MOTORDRIVNA
FORDON

MINIMIKRAV I FRÅGA OM
LÄMPLIGHET ATT FRAMFÖRA
MOTORDRIVNA FORDON

Ändringar 259, 328 och 339

Förslag till direktiv

Bilaga III – underrubrik 3

Kommissionens förslag

Ändring

LÄKARUNDERSÖKNINGAR

**LÄMPLIGHET ATT FRAMFÖRA
MOTORDRIVNA FORDON**

Ändring 202

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 1 – led 1

Kommissionens förslag

Ändring

(1) Grupp 1: Förare av fordon i
kategorierna A, A1, A2 AM, B, B1 **och** BE.

(1) Grupp 1: Förare av fordon i
kategorierna A, A1, A2 AM, B, B1, BE **och**
T.

Ändring 203

Förslag till direktiv Bilaga III – led 1 – led 3

Kommissionens förslag

(3) I nationell lagstiftning **får** föreskrivas att bestämmelserna i denna bilaga för förare i grupp 2 ska gälla för förare av fordon i kategori B som använder sitt körkort i yrkesmässig verksamhet (taxibilar, ambulanser etc.).

Ändring

(3) I nationell lagstiftning **ska** föreskrivas att bestämmelserna i denna bilaga för förare i grupp 2 ska gälla för förare av fordon i kategori B som använder sitt körkort i yrkesmässig verksamhet (taxibilar, ambulanser etc.).

Ändringar 260 och 329

Förslag till direktiv

Bilaga III – punkt 3 – stycke 1

Kommissionens förslag

Sökande ska göra en egen bedömning **av sin fysiska och psykiska** lämplighet att framföra motordrivna fordon.

Ändring

Sökande ska **antingen** göra en egen bedömning **eller genomgå en läkarundersökning för** lämplighet att framföra motordrivna fordon **i enlighet med det nationella systemet i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort.**

Ändring 205

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 3 – stycke 2

Kommissionens förslag

Sökande är skyldiga att genomgå läkarundersökning **om det** i samband med **den egna bedömningen av sin fysiska och psykiska lämplighet**, de obligatoriska formaliteterna eller under de prover som ska avläggas för att erhålla körkort **framkommer att de sannolikt lider av ett eller flera av de medicinska problem som nämns** i denna bilaga.

Ändring

Sökande är skyldiga att genomgå läkarundersökning, **inbegripet en lämplig synundersökning enligt punkt 6**, i samband med de obligatoriska formaliteterna eller under de prover som ska avläggas för att erhålla körkort, **som avslutas med att ett motiverat läkarutlåtande utfärdas av medicinsk personal med lämplig sakkunskap med hänsyn till komplexiteten för de kombinerade syftena** i denna bilaga.

Ändringar 262, 331 och 341

Förslag till direktiv

Bilaga III – punkt 3 – stycke 3

Kommissionens förslag

Samma förfarande ska gälla för förare när deras körkort förnyas.

Ändring

Vid förnyelse av körkort kan förare bli föremål för en läkarundersökning för framförande av motordrivna fordon, en egen bedömning eller någon annan form av bedömning av förarlämplighet i enlighet med det nationella systemet i den medlemsstat där föraren har sin permanenta bostättningsort.

Ändring 206

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

3a. Medlemsstaterna kan fastställa strängare normer och regler än de som anges i denna bilaga för utfärdande eller efterföljande förnyelse av körkort.

Ändring 207

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 4 – stycke 1

Kommissionens förslag

Ändring

Sökande ska genomgå läkarundersökning innan körkort utfärdas för första gången till dem, och därefter ska förare kontrolleras i enlighet med det nationella system som gäller i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort varje gång körkortet förnyas.

Sökande ska genomgå läkarundersökning **av sin fysiska och psykiska lämplighet att framföra ett motorfordon** innan körkort utfärdas för första gången till dem, och därefter ska förare kontrolleras i enlighet med det nationella system som gäller i den medlemsstat där de har sin permanenta bosättningsort varje gång körkortet förnyas. **Läkarundersökningen kan utföras av en allmänläkare, förutsatta att denne har slutfört den onlineutbildning som avses i artikel 10.8a.**

Ändring 208

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 4a (nytt)

4a. Samma förfarande ska gälla för förare när deras körkort förnyas.

Ändring 209

Förslag till direktiv Bilaga III – led 6 – stycke 1

Kommissionens förslag

Alla som ansöker om körkort ska genomgå en lämplig undersökning som syftar till att kontrollera att de har tillräcklig synskärpa och tillräckligt synfält för att framföra motorfordon. Om det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är tillräckligt god, ska han eller hon undersökas av behörig medicinsk personal. Vid denna undersökning ska följande faktorer särskilt uppmärksammas: synskärpan, synfältet, mörkerseende, bländnings- och kontrastkänslighet, dubbelseende och andra synfel som kan äventyra trafiksäkerheten.

Ändring

Alla som ansöker om körkort **och om förnyelse av körkort** ska genomgå en lämplig undersökning som syftar till att kontrollera att de har tillräcklig synskärpa, **som mäts med ett validerat synskärpediagram**, och tillräckligt synfält för att framföra motorfordon. Om det finns anledning att tvivla på att den sökandes syn är tillräckligt god, ska han eller hon undersökas av behörig medicinsk personal **eller av en kvalificerad person som arbetar med ögonvård och som är godkänd enligt nationell lagstiftning**. Vid denna undersökning ska följande faktorer särskilt uppmärksammas: synskärpan, synfältet, mörkerseende, bländnings- och kontrastkänslighet, dubbelseende och andra synfel som kan äventyra trafiksäkerheten.

Ändring 210

Förslag till direktiv Bilaga III – led 6 – stycke 2

Kommissionens förslag

Körkort får i undantagsfall övervägas för förare i grupp 1 då kraven på synfält eller synskärpa inte uppfylls, men det finns skäl att anta att utfärdandet av ett körkort för den sökande inte skulle försämra trafiksäkerheten. I sådana fall ska föraren undersökas av behörig medicinsk personal som kan konstatera att det inte föreligger någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende. Förare eller sökande ska även bli godkänd på ett praktiskt test som anordnas av en behörig myndighet.

Ändring

Körkort får i undantagsfall övervägas för förare i grupp 1 då kraven på synfält eller synskärpa inte uppfylls, men det finns skäl att anta att utfärdandet av ett körkort för den sökande inte skulle försämra trafiksäkerheten. I sådana fall ska föraren undersökas av behörig medicinsk personal, **eller av en kvalificerad person som arbetar med ögonvård och som är godkänd enligt nationell lagstiftning**, som kan konstatera att det inte föreligger någon annan nedsättning av synfunktionen, inklusive bländnings- och kontrastkänslighet eller nedsatt mörkerseende. Förare eller sökande ska även bli godkänd på ett praktiskt test som anordnas av en behörig myndighet.

Ändring 211

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 6 – stycke 3 – led 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort ska, om nödvändigt med korrigerande linser, då båda ögonen används uppnå en binokulär synskärpa av minst 0,5.

Ändring

Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort ska, om nödvändigt med korrigerande linser, då båda ögonen används uppnå en binokulär synskärpa av minst 0,5 (**decimalnotation**).

Ändring 212

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 6 – stycke 3 – led 2

Kommissionens förslag

(2) Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort och är helt blind på ett öga eller endast använder det ena ögat (exempelvis på grund av dubbelseende) ska ha en synskärpa av minst 0,5, om nödvändigt med korrigerande linser. Behörig medicinsk personal ska intyga att sökanden har haft denna monokulära syn tillräckligt länge för att ha anpassat sig till den och att synfältet för det ögat uppfyller det krav som fastställs i punkt 6.1.

Ändring

(2) Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort och är helt blind på ett öga eller endast använder det ena ögat (exempelvis på grund av dubbelseende) ska ha en synskärpa av minst 0,5 (***decimalnotation***), om nödvändigt med korrigerande linser. Behörig medicinsk personal ska intyga att sökanden har haft denna monokulära syn tillräckligt länge för att ha anpassat sig till den och att synfältet för det ögat uppfyller det krav som fastställs i punkt 6.1.

Ändring 213

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 6 – stycke 3 – led 3

Kommissionens förslag

(3) Om en förare nyligen utvecklat dubbelseende eller blivit blind på det ena ögat ska det föreskrivas en anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att framföra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod får tillstånd att framföra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter.

Ändring

(3) Om en förare nyligen utvecklat dubbelseende eller blivit blind på det ena ögat ska det föreskrivas en anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att framföra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod får tillstånd att framföra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter. ***Personalen får föreskriva tidsbegränsade krav och, i förekommande fall, förbud mot nattkörning.***

Ändring 214

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 6 – stycke 4 – led 4 – stycke 1

Kommissionens förslag

Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort ska ha en synskärpa, om nödvändigt med korrigerande linser, av minst 0,8 på det bästa ögat och minst 0,1 på det sämsta ögat. Om korrigerande linser används för att uppnå synskärpan 0,8 och 0,1 ska minimiskärpan (0,8 och 0,1) uppnås antingen genom korrigering med glasögon som har en styrka på högst åtta dioptrier eller med hjälp av kontaktlinser. Korrekturen ska tolereras väl.

Ändring

Den som ansöker om körkort eller om förnyelse av körkort ska ha en synskärpa, om nödvändigt med korrigerande linser, av minst 0,8 (**decimalnotation**) på det bästa ögat och minst 0,1 (**decimalnotation**) på det sämsta ögat. Om korrigerande linser används för att uppnå synskärpan 0,8 och 0,1 ska minimiskärpan (0,8 och 0,1) uppnås antingen genom korrigering med glasögon som har en styrka på högst åtta dioptrier eller med hjälp av kontaktlinser. Korrekturen ska tolereras väl. **Läkarundersökningen kan utföras av en allmänläkare som har genomgått en onlineutbildning som avses i artikel 10.8a.**

Ändring 215

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 6 – stycke 4 – led 4 – stycke 3

Kommissionens förslag

Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare med nedsatt kontrastkänslighet eller dubbelseende.

Ändring

Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare med **väsentligt** nedsatt **skymningsseende och** kontrastkänslighet **och otillräcklig syn efter bländning, med otillräcklig återhämtningstid även för det bättre ögat** eller dubbelseende.

Ändring 216

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 6 – stycke 4 – led 4 – stycke 4

Kommissionens förslag

Om en förare fått väsentligt nedsatt syn på ett öga ska det föreskrivas en lämplig anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att framföra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod får tillstånd att framföra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter.

Ändring

Om en förare fått väsentligt nedsatt syn på ett öga ska det föreskrivas en lämplig anpassningsperiod (exempelvis sex månader) under vilken det inte är tillåtet att framföra ett motorfordon. Efter denna anpassningsperiod får tillstånd att framföra ett motorfordon endast ges efter ett positivt yttrande från synexperter och trafiksäkerhetsexperter. ***Behörig medicinsk personal kan tillåta körning med eventuella föreskrifter eller införa begränsningar.***

Ändring 217

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 10 – stycke 3 – led 2

Kommissionens förslag

(2) En sökande eller förare med diabetes som behandlas med mediciner som medför risk för hypoglykemi ska visa att han eller hon förstår de risker som är förknippade med hypoglykemi och har tillräcklig kontroll över sitt medicinska tillstånd.

Ändring

(2) En sökande eller förare med diabetes som behandlas med mediciner som medför risk för hypoglykemi ska visa att han eller hon förstår de risker som är förknippade med hypoglykemi och har tillräcklig kontroll över sitt medicinska tillstånd, ***inbegripet genom ett system med kontinuerlig övervakning om den behöriga medicinska personalen anser att detta är lämpligt.***

Ändring 218

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 10 – stycke 7 – led 3 – stycke 2

Kommissionens förslag

Sådana körkort får dessutom endast utfärdas om detta kan motiveras med stöd av ett utlåtande från behörig medicinsk personal samt på villkor att det sker under regelbunden uppföljning och bedömning i intervaller som inte får överskrida tre år.

Ändring

Sådana körkort får dessutom endast utfärdas **eller förnyas** om detta kan motiveras med stöd av ett **positivt** utlåtande från behörig medicinsk personal samt på villkor att det sker under regelbunden uppföljning och bedömning **av en behörig medicinsk specialist** i intervaller som inte får överskrida tre år.

Ändring 219

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 11 – stycke 2 – led 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Om en sökande eller förare har en allvarlig neurologisk sjukdom, får körkort endast utfärdas eller förnyas om ansökan stöds av ett läkarutlåtande.

Ändring

Om en sökande eller förare har en allvarlig neurologisk sjukdom, får körkort endast utfärdas eller förnyas om ansökan stöds av ett **positivt** läkarutlåtande **som avges av en medicinsk specialist eller behörig medicinsk personal**.

Ändring 220

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 11 – stycke 2 – led 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

Neurologiska störningar som har samband med sjukdomar eller kirurgiska ingrepp

Ändring

Neurologiska störningar som har samband med **utvecklingsrelaterade tillstånd**,

som påverkar det centrala eller perifera nervsystemet och tar sig uttryck i sensoriska eller motoriska störningar samt påverkar balansen och koordinationen ska sålunda beaktas i förhållande till deras funktionsmässiga verkningar **och** risken för att de ska förvärras. I sådana fall kan det krävas regelbunden bedömning för utfärdande eller förnyelse av körkortet, om det finns risk för försämring.

sjukdomar, **medicinska** eller kirurgiska ingrepp som påverkar det centrala eller perifera nervsystemet och tar sig uttryck i **kognitiva, beteendemässiga**, sensoriska eller motoriska störningar samt påverkar **prestationen/funktionen**, balansen och koordinationen ska sålunda beaktas i förhållande till deras funktionsmässiga verkningar. **Hänsyn måste tas till** risken för att de ska förvärras **samt till att behandlingen följs**. I sådana fall kan det krävas regelbunden bedömning för utfärdande eller förnyelse av körkortet, om det finns risk för försämring.

Ändring 222

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 12 – stycke 6 – led 11 – stycke 1

Kommissionens förslag

Provocerat epileptiskt anfall: Sökande som drabbats av ett provocerat epileptiskt anfall som utlösts av en igenkännlig faktor som sannolikt inte inträffar vid ratten får efter individuell bedömning och ett neurologiskt utlåtande förklaras kunna framföra ett fordon. EEG och lämplig neurologisk bedömning ska genomföras efter ett akut anfall.

Ändring

Provocerat epileptiskt anfall: Sökande som drabbats av ett provocerat epileptiskt anfall som utlösts av en igenkännlig faktor som sannolikt inte inträffar vid ratten får **endast** efter individuell bedömning **för fordon för privat bruk och inte för transport av tredje part** och ett neurologiskt utlåtande förklaras kunna framföra ett fordon. EEG och lämplig neurologisk bedömning ska genomföras efter ett akut anfall.

Ändring 223

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 12 – stycke 6 – led 12

Kommissionens förslag

(12) Första eller enskilt oprovocerat anfall: Sökande som drabbats av ett första oprovocerat epileptiskt anfall får, efter adekvat neurologisk bedömning, förklaras kunna framföra motorfordon efter fem anfallsfria år utan läkemedel mot epilepsi.
Nationella myndigheter får ge förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att framföra motorfordon tidigare.

Ändring

(12) Första eller enskilt oprovocerat anfall: Sökande som drabbats av ett första oprovocerat epileptiskt anfall får, efter adekvat neurologisk bedömning, förklaras kunna framföra motorfordon efter fem anfallsfria år utan läkemedel mot epilepsi.

Ändring 224

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 13 – stycke 2 – led 1 – led a

Kommissionens förslag

a) allvarlig psykisk funktionsnedsättning, oavsett om den är medfödd eller beror på sjukdom, skada eller neurokirurgiska ingrepp,

Ändring

a) allvarlig psykisk, **kognitiv eller beteendemässig** funktionsnedsättning, oavsett om den är medfödd eller beror på sjukdom, skada eller neurokirurgiska ingrepp,

Ändring 225

Förslag till direktiv
Bilaga III – led 13 – stycke 2 – led 1 – led b

Kommissionens förslag

(b) **allvarlig intellektuell**

Ändring

(b) **utgå**

funktionsnedsättning,

Ändring 226

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 13 – stycke 2 – led 1 – led c

Kommissionens förslag

c) ***allvarliga beteendestörningar, beteendestörningar som beror på åldrande, eller*** störningar av personligheten som leder till allvarligt försämrat omdöme, beteende eller allvarligt försämrad anpassningsförmåga,

Ändring

c) störningar av personligheten som leder till allvarligt försämrat omdöme, beteende eller allvarligt försämrad anpassningsförmåga,

Ändring 227

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 13 – stycke 3 – led 2

Kommissionens förslag

(2) Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp.

Ändring

(2) Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp. ***Behörig medicinsk personal får föreskriva tidsbegränsade förskrivningar eller ålägga körförbud.***

Ändring 228

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 14 – stycke 2 – led 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som **är beroende av alkohol** eller inte är i stånd att avstå från att framföra fordon i alkoholpåverkat tillstånd, såvida inte lämpliga begränsningar tillämpas genom användning av teknik som gör det möjligt att kompensera för beroendet (**till exempel** genom obligatorisk användning av alkolås).

Ändring

Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som **lider av alkoholmissbruk** eller inte är i stånd att avstå från att framföra fordon i alkoholpåverkat tillstånd, såvida inte lämpliga begränsningar tillämpas genom **att de deltar i rehabiliteringsprogram som inbegriper övervakning och läkartillsyn och** användning av teknik som gör det möjligt att kompensera för beroendet (**inbegripet** genom obligatorisk användning av alkolås).

Ändring 229

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 14 – stycke 2 – led 1 – stycke 2

Kommissionens förslag

För sökande eller förare som tidigare har varit beroende av alkohol får körkort utan ytterligare begränsningar utfärdas eller förnyas efter en intygad avhållsamhetsperiod, om detta stöds av ett läkarutlåtande och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs.

Ändring

För sökande eller förare som tidigare har varit beroende av alkohol får körkort utan ytterligare begränsningar utfärdas eller förnyas efter en intygad avhållsamhetsperiod, om detta stöds av ett **positivt** läkarutlåtande och på villkor att regelbundna hälsokontroller genomförs **av behörig medicinsk personal**.

Ändring 230

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 14 – stycke 3 – led 2a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

(2a) Behörig medicinsk personal får föreskriva tidsbegränsade förskrivningar och, i förekommande fall, körförbud.

Ändring 231

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 15 – stycke 2 – led 1 – stycke 1

Kommissionens förslag

Oavsett vilken kategori av körkort ansökan gäller ska körkort inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som **är beroende av eller, utan att vara beroende, regelbundet missbrukar** psykofarmaka.

Ändring

Oavsett vilken kategori av körkort ansökan gäller ska körkort inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som **använder** psykofarmaka **eller narkotika**.

Ändring 232

Förslag till direktiv

Bilaga III – led 15 – stycke 2 – led 2 – stycke 1

Kommissionens förslag

Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som **regelbundet, och i sådana mängder som kan påverka körningen negativt, använder** psykofarmaka, **oberoende av form, som kan försämra** förmågan att köra **säkert**. Detta gäller för alla andra läkemedel eller kombinationer av läkemedel som påverkar körförmågan.

Ändring

Körkort får inte utfärdas eller förnyas för sökande eller förare som **missbrukar eller regelbundet använder** psykofarmaka **om den mängd som intas påverkar** förmågan att köra. Detta gäller för alla andra läkemedel eller kombinationer av läkemedel som påverkar körförmågan.

Behörig medicinsk personal får föreskriva tidsbegränsade förskrivningar och, i förekommande fall, körförbud.

Ändring 233

Förslag till direktiv Bilaga III – led 15 – stycke 2 – led 3

Kommissionens förslag

(3) Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp.

Ändring

(3) Behörig medicinsk personal ska beakta de ytterligare risker och faror som är förknippade med att framföra fordon som ingår i denna grupp ***och får fastställa föreskrifter med begränsad giltighet i fråga om varaktighet och, i förekommande fall, körrestriktioner.***

Ändring 234

Förslag till direktiv Bilaga IV – del 1 – led 3 – led ga (nytt)

Kommissionens förslag

Ändring

ga) förstå och uppmärksamma sårbarheten hos icke-motoriserade trafikanter.

Ändring 235

Förslag till direktiv Bilaga IV – del 4 – led 1 – led e

Kommissionens förslag

e) För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning, ska förarprövarens arbete granskas och övervakas av ett organ som godkänts av medlemsstaten.

Ändring

e) För att säkerställa en korrekt och konsekvent bedömning, ska förarprövarens arbete granskas och övervakas av ett **oberoende** organ som godkänts av medlemsstaten.

Ändring 236

Förslag till direktiv

Bilaga IV – del 4 – led 2 – led a – led i – strecksats 1

Kommissionens förslag

– bevara och uppdatera de nödvändiga kunskaperna **och** den nödvändiga prövarfärdigheten,

Ändring

– bevara och uppdatera de nödvändiga kunskaperna, den nödvändiga prövarfärdigheten **och kommunikationsfärdigheterna,**

Ändring 237

Förslag till direktiv

Bilaga IV – del 5 – led 1

Kommissionens förslag

(1) Medlemsstaterna får tillåta att personer som fått tillstånd att förrätta förarprov omedelbart **innan bestämmelserna i direktiv 2006/126/EG trädde i kraft** fortsätter att förrätta förarprov trots att de inte har fått tillstånd i enlighet med de allmänna villkoren i punkt 2 eller den grundläggande utbildning för att erhålla kompetens som anges i punkt 3.

Ändring

(1) Medlemsstaterna får tillåta att personer som fått tillstånd att förrätta förarprov omedelbart **före ikraftträdandet av detta direktiv** fortsätter att förrätta förarprov trots att de inte har fått tillstånd i enlighet med de allmänna villkoren i punkt 2 eller den grundläggande utbildning för att erhålla kompetens som anges i punkt 3.