



2023/0053(COD)

25.9.2023

ÄNDERUNGSANTRÄGE 489 - 793

Entwurf eines Berichts

Karima Delli

(PE750.248v01-00)

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission

Vorschlag für eine Richtlinie

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

Änderungsantrag 489

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

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Umtausch und Ersetzung von ***durch die Mitgliedstaaten ausgestellten*** Führerscheinen

Umtausch und Ersetzung von Führerscheinen

Or. en

Änderungsantrag 490

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

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 11 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsgrundsatzes kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung des Führerscheins anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen.

(2) Vorbehaltlich der Einhaltung des straf- und polizeirechtlichen Territorialitätsgrundsatzes kann der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes auf den Inhaber eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Führerscheins seine innerstaatlichen Vorschriften über Einschränkung, Aussetzung, Entzug oder Aufhebung des Führerscheins anwenden und zu diesem Zweck den betreffenden Führerschein erforderlichenfalls umtauschen. ***Die Mitgliedstaaten können für die Zwecke dieses Absatzes auch den Führerschein eines Fahrers mit ordentlichem Wohnsitz in ihrem Hoheitsgebiet umtauschen, wenn er im Rahmen ihres nationalen Strafpunktesystems die ausreichende***

*Anzahl von Strafpunkten angesammelt
oder verloren hat.*

Or. en

Änderungsantrag 491
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 11 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Der *umtauschende Mitgliedstaat* leitet den abgegebenen Führerschein an die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der ihn ausgestellt hat, zurück und gibt die Gründe dafür an.

Geänderter Text

(3) Der *Mitgliedstaat, der einen physischen Führerschein umtauscht*, leitet den abgegebenen Führerschein an die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der ihn ausgestellt hat, zurück und gibt die Gründe dafür an. *Der Mitgliedstaat, der einen digitalen Führerschein umtauscht, setzt die zuständige Stelle des Mitgliedstaats, der diesen ausgestellt hat, davon in Kenntnis und gibt die Gründe dafür an; der betreffende Mitgliedstaat stellt sicher, dass der abgegebene digitale Führerschein nicht mehr angezeigt werden kann. Für Kommunikationszwecke nutzen die Mitgliedstaaten das in Artikel 19 Absatz 1 genannte EU-Führerscheinnetz.*

Or. it

Änderungsantrag 492
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 11 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 11a

Vorläufiger Führerschein

(1) Während der Ersetzung, der Erneuerung oder des Umtauschs eines Führerscheins, der von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, in dem der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz hat, stellt der Mitgliedstaat, der den Ersatz, die Erneuerung oder den Umtausch vornimmt, einen vorläufigen Führerschein in Form einer Bescheinigung aus. Die Kommission schlägt im Wege eines delegierten Rechtsakts bis Ende 2025 eine standardisierte Form einer solchen Bescheinigung vor, wobei das Risiko der Fälschung eines solchen Dokuments gemäß Artikel 21 gebührend zu berücksichtigen ist.

(2) Die von einem Mitgliedstaat nach diesem Artikel ausgestellte Bescheinigung gilt für einen Zeitraum von höchstens einem Monat und wird von den Mitgliedstaaten gegenseitig anerkannt. Nimmt die Ersetzung, die Erneuerung oder der Umtausch des Führerscheins länger in Anspruch, können die Mitgliedstaaten diese Bescheinigung zweimal um jeweils höchstens einen Monat verlängern.

Or. en

Änderungsantrag 493
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 12 – Absatz 6 – Unterabsatz 3 – Buchstabe f a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

fa) das von dem Drittland angewandte System für den Umtausch von EU-Führerscheinen.

Or. it

Änderungsantrag 494
Lucia Vuolo

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 12 – Absatz 8 – Buchstabe a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

a) Die Kommission kann bewerten, ob ein Drittland über Vorschriften für die Schulung und/oder berufsbezogene Zertifizierung von Fahrzeugführern und über Prüfverfahren, die vollständig oder teilweise mit denen der Union vergleichbar sind, sowie über ein Sicherheitsniveau im Straßenverkehr verfügt, das es rechtfertigt, dass der Inhaber eines von diesem Drittland ausgestellten Befähigungsnachweises oder gleichwertigen Dokuments diesen Nachweis bzw. dieses Dokument gegen einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis umtauschen kann. Auf der Grundlage dieser Bewertung kann die Kommission einen Durchführungsrechtsakt erlassen, der diesen Umtausch unter der Bedingung zulässt, dass der Inhaber des Befähigungsnachweises eine zusätzliche Befähigungsschulung von bis zu 35 Stunden in der am besten beherrschten Sprache, erforderlichenfalls mit angemessener Sprachunterstützung, im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Weiterbildung von Fahrern abschließt, damit ein hohes Maß an Befähigung und Straßenverkehrssicherheit sichergestellt wird. Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zur Bewertung dieses Drittlandes durch die Kommission Stellung zu nehmen. Der Durchführungsrechtsakt findet erst dann Anwendung, wenn die Kommission die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat, oder sechs Monate nach

*Inkrafttreten des betreffenden
Durchführungsrechtsakts, je nachdem,
welcher Zeitpunkt der frühere ist.*

Or. it

Änderungsantrag 495

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 12 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Die Kommission kann bewerten, ob ein Drittland über Vorschriften für die Fahrzeugführerschulung und/oder die Zertifizierung von Berufskraftfahrern und über Prüfverfahren, die vollständig oder teilweise mit denen der Union vergleichbar sind, sowie über ein Sicherheitsniveau im Straßenverkehr verfügt, wonach es zu rechtfertigen wäre, dass der Inhaber eines von dem Drittland ausgestellten Befähigungsnachweises oder eines äquivalenten Nachweises diesen Nachweis gegen einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis umtauschen kann. Auf der Grundlage der Bewertung kann die Kommission einen Durchführungsrechtsakt erlassen, in dem dieser Umtausch unter der Bedingung genehmigt wird, dass der Inhaber des Befähigungsnachweises eine zusätzliche Befähigungsschulung von bis zu 35 Stunden in der am besten beherrschten Sprache, erforderlichenfalls mit angemessener Sprachunterstützung, im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Fahrerausbildung abschließt, damit ein hohes Maß an Kompetenz und Sicherheit im Straßenverkehr sichergestellt wird. Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit,

um zur Bewertung eines Drittlandes durch die Kommission Stellung zu nehmen. Der Durchführungsrechtsakt gilt, wenn die Kommission eine Stellungnahme aller Mitgliedstaaten erhalten hat, oder sechs Monate nach Inkrafttreten des betreffenden Durchführungsrechtsakts, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher eintritt.

Or. en

Begründung

A way to tackle the alarming shortage of truck-drivers is empowering the Commission to assess whether certificates of professional competence (CPCs) issued by a Third Country could be considered similar to an European CPC, and thus exchanged to permit a third-country driver to work within the Union's territory. This provision will not arm road safety as far as the decision-making process on whether or not a third country's CPC is similar to the European one is transparent, inclusive and clear. Moreover, the exchange is under the condition that the holder undertakes an additional competence training up to 35 hours.

Änderungsantrag 496 Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 8 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(8a) Ein von einem Drittland gemäß Absatz 2 ausgestellter Befähigungsnachweis oder gleichwertiger Nachweis kann durch einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis ersetzt werden, sofern der Inhaber in diesem Mitgliedstaat eine zusätzliche Schulung von bis zu 35 Stunden in der am besten beherrschten Sprache, erforderlichenfalls mit angemessener Sprachunterstützung, im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Weiterbildung von Fahrern abschließt, damit ein hohes Maß an Befähigung und Straßenverkehrssicherheit sichergestellt wird.

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 21 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um eine Liste von Drittländern zu erstellen, die über Vorschriften für die berufsbezogene Schulung von Fahrzeugführern und/oder die Zertifizierungsregeln und über Prüfverfahren, die vollständig oder teilweise mit denen der Union vergleichbar sind, sowie über ein mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr verfügen.

Or. it

Änderungsantrag 497

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

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 12 – Absatz 10 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Die Kommission kann bewerten, ob ein Drittland über Vorschriften für die Fahrzeugführerschulung und/oder die Zertifizierung von Berufskraftfahrern und über Prüfverfahren, die vollständig oder teilweise mit denen der Union vergleichbar sind, sowie über ein mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr verfügt, die es ermöglichen, dass der von dem Drittland ausgestellte Befähigungsnachweis gegen einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis umgetauscht werden kann.

Zur Bestimmung eines solchen Drittlands kann die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten den Straßenverkehrsrahmen des Drittlands bewerten. Die Mitgliedstaaten haben

sechs Monate Zeit, um zu dem in dem betreffenden Drittland geltenden Straßenverkehrsrahmen Stellung zu nehmen. Die Kommission nimmt die Bewertung vor, sobald sie die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat oder wenn die Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen abgelaufen ist, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher eintritt.

Die Kommission kann nach Durchführung der in den vorstehenden Unterabsätzen genannten Bewertung und im Wege von Durchführungsbeschlüssen den Austausch des Befähigungsnachweises eines Drittlands gestatten, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

– Abschluss einer zusätzlichen Befähigungsschulung im Sinne des Durchführungsbeschlusses, die in einer der Amtssprachen der EU durchgeführt wird,

– alle sonstigen zusätzlichen Kriterien, mit denen sichergestellt wird, dass die Kenntnisse des Fahrers dem im Durchführungsbeschluss festgelegten Niveau entsprechen, das in der Richtlinie (EU) 2022/256 vorgeschrieben ist.

Or. en

Änderungsantrag 498
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 12 – Absatz 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Die Kommission bewertet im Wege eines Durchführungsrechtsakts, ob ein Drittland eine Fahrzeugführerschulung vorsieht und/oder über Vorschriften für die Zertifizierung und über

Prüfverfahren, die vollständig oder teilweise mit denen der Union vergleichbar sind, sowie über ein mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr verfügt, sodass es möglich wird, einen von einem Drittland ausgestellten Befähigungsnachweis oder gleichwertigen Ausweis gegen einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis unter folgenden Bedingungen umzutauschen:

- nach Abschluss einer zusätzlichen Befähigungsschulung von bis zu 35 Stunden;*
- dieser Kurs ist in der am besten beherrschten Sprache zu absolvieren;*
- erforderlichenfalls mit angemessener Sprachunterstützung im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Weiterbildung der Fahrer, um ein hohes Maß an Kompetenz und Straßenverkehrssicherheit zu gewährleisten.*

Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zur Bewertung dieses Drittlandes durch die Kommission eine Stellungnahme einzureichen. Die Kommission wird den Durchführungsrechtsakt erlassen, nachdem sie von allen Mitgliedstaaten eine Stellungnahme erhalten hat oder die Frist für die Übermittlung von Stellungnahmen abgelaufen ist.

Or. ro

Änderungsantrag 499

Andor Deli

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 12 – Absatz 10 a (neu)**

(10a) Die Kommission kann im Wege eines Durchführungsrechtsakts bewerten, ob ein Drittland über Vorschriften für die Fahrzeugführerschulung und/oder die Zertifizierung von Berufskraftfahrern und über Prüfverfahren, die vollständig oder teilweise mit denen der Union vergleichbar sind, sowie über ein mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr verfügt, die es ermöglichen, dass der von dem Drittland ausgestellte Befähigungsnachweis oder ein äquivalenter Nachweis gegen einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis umgetauscht und dieser ausgestellt werden kann:

– nach Abschluss einer zusätzlichen Befähigungsschulung von bis zu 35 Stunden,

– durchgeführt in der praktikabelsten Sprache,

– gegebenenfalls auch mit angemessener sprachlicher Unterstützung im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Fahrerausbildung, um ein hohes Maß an Kompetenz und Sicherheit im Straßenverkehr sicherzustellen.

Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zur Bewertung dieses Drittlandes durch die Kommission Stellung zu nehmen. Die Kommission erlässt den Durchführungsrechtsakt, sobald sie die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat oder wenn die Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen abgelaufen ist, je nachdem, welcher Zeitpunkt später eintritt.

Or. en

Begründung

The EC proposal fails to introduce an assessment mechanism similar to the driving licence EU for the recognition of third-country drivers' Certificates of Professional Competence (CPC) or equivalent, which is the second mandatory requirement for any professional driver to carry out transport operations for an EU-based road transport undertaking. The amendment therefore proposes the creation of a similar mechanism, to evaluate third country CPCs by the European Commission services. To cover any potential gaps in the knowledge and skills of professional third-country drivers, additional competence training should be introduced of up to 35 hours. The training should be based on the Commission assessment to address the shortages discovered, such as new technologies, road safety, specific EU rules and, if relevant, driving on the left. The creation of an EU harmonised framework and mechanism for the recognition of third-country Certificates for Professional Competence (CPC), is crucial to safely open the access to the profession within the EU to third-country drivers, while ensuring free movement and road safety.

Änderungsantrag 500 Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 12 – Absatz 10 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(10a) Die Kommission kann im Wege eines Durchführungsrechtsakts bewerten, ob ein Drittland über Vorschriften für die Fahrzeugführerschulung, die Zertifizierung von Berufskraftfahrern und über Prüfverfahren, die vollständig oder teilweise mit denen der Union vergleichbar sind, sowie über ein mit dem der Union vergleichbares Sicherheitsniveau im Straßenverkehr verfügt, die es ermöglichen, dass der von dem Drittland ausgestellte Befähigungsnachweis oder ein äquivalenter Nachweis gegen einen von einem Mitgliedstaat ausgestellten neuen Befähigungsnachweis umgetauscht und dieser ausgestellt werden kann:

- nach Abschluss einer zusätzlichen Befähigungsschulung von bis zu 35 Stunden,***
- durchgeführt in der praktikabelsten Sprache,***

– bei Bedarf auch mit angemessener sprachlicher Unterstützung,

im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Fahrerausbildung, um ein hohes Maß an Kompetenz und Sicherheit im Straßenverkehr sicherzustellen.

Die Mitgliedstaaten haben sechs Monate Zeit, um zur Bewertung dieses Drittlandes durch die Kommission Stellung zu nehmen. Die Kommission erlässt den Durchführungsrechtsakt, sobald sie die Stellungnahmen aller Mitgliedstaaten erhalten hat oder wenn die Frist für die Übermittlung der Stellungnahmen abgelaufen ist, je nachdem, welcher Zeitpunkt später eintritt.

Or. en

Änderungsantrag 501
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 13 – Absatz 3 – Unterabsatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Ein Mitgliedstaat kann einen Führerschein auf unbestimmte Zeit aussetzen, sofern die ärztliche Untersuchung zur Bestätigung der Gültigkeit gemäß Artikel 10a ergibt, dass die körperlichen und geistigen Anforderungen in Bezug auf die in Anhang III aufgeführten medizinischen Fahruntüchtigkeitsgründe vorübergehend nicht erfüllt sind.

Or. it

Änderungsantrag 502
Achille Variati

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 13 – Absatz 4 – Unterabsatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Eine Person, deren Führerschein von einem Mitgliedstaat entzogen wurde, kann frühestens drei Jahre nach dem Zeitpunkt dieses Entzugs einen neuen Führerschein erhalten.

Or. it

**Änderungsantrag 503
Achille Variati**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 13 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 13a

Führerscheinpunktesystem

Spätestens zum [fünf Jahre nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie] richten die Mitgliedstaaten ein Punktesystem ein, wonach jedem Fahrzeugführer bei der Ausstellung seines Führerscheins eine anfängliche Punktzahl zugeteilt wird. Diese Punktzahl wird bei Verstößen je nach deren Schwere verringert bzw., sofern innerhalb eines bestimmten Zeitraums kein Verstoß begangen wird, erhöht.

Bei Verlust aller Punkte muss die zuständige Behörde auf der Grundlage von Artikel 10 einen neuen Führerschein ausstellen. Ergibt die Fahrprüfung oder die ärztliche Untersuchung, dass die Anforderungen in Bezug auf die Fähigkeiten, die Kenntnisse und das Verhalten oder die körperlichen und geistigen Anforderungen nicht mehr erfüllt sind, so setzt die zuständige Behörde den Führerschein aus oder

entzieht diesen.

Das System umfasst zumindest für die im [Vorschlag für eine Richtlinie zur grenzüberschreitenden Ahndung von die Straßenverkehrssicherheit gefährdenden Verkehrsdelikten (2023/0052(COD))] aufgeführten Verkehrsdelikte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit eine Reihe von festgesetzten Punktabzügen.

Die Mitgliedstaaten sehen strengere Vorschriften für Punktabzüge bei Fahranfängern vor.

Or. it

Änderungsantrag 504
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 14

entfällt

Begleitetes Fahren

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerber, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

(2) Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person begleitet werden, die folgende Bedingungen erfüllt:

- a) Sie ist mindestens 25 Jahre alt;*
- b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten Führerscheins*

der entsprechenden Klasse;

c) sie wurde in den letzten fünf Jahren nicht mit einem Fahrverbot belegt;

d) sie wurde nicht aufgrund einer mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Straftat verurteilt;

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der Klasse C über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

(3) Die Mitgliedstaaten können die Identifizierung der in Absatz 2 genannten Begleitpersonen vorschreiben, um die Einhaltung dieses Artikels zu gewährleisten. Die Mitgliedstaaten können die Zahl der möglichen Begleitpersonen begrenzen.

(4) Die Mitgliedstaaten können zusätzliche Bedingungen für die Ausstellung eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02 für Bewerber anwenden, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben. Sie unterrichten die Kommission hiervon. Die Kommission macht diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich.

Or. it

Änderungsantrag 505
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 14

entfällt

Begleitetes Fahren

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im

***Einklang mit Artikel 10 Absatz 1
Führerscheine für die Klassen B und C
aus, in denen der Unionscode 98.02
gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.***

***(2) Inhaber eines Führerscheins mit
dem Unionscode 98.02, die das
18. Lebensjahr noch nicht vollendet
haben, dürfen nur dann Fahrzeuge
führen, wenn sie von einer Person
begleitet werden, die folgende
Bedingungen erfüllt:***

- a) Sie ist mindestens 25 Jahre alt;***
- b) sie ist Inhaber eines vor mehr als
fünf Jahren ausgestellten Führerscheins
der entsprechenden Klasse;***
- c) sie wurde in den letzten fünf
Jahren nicht mit einem Fahrverbot
belegt;***
- d) sie wurde nicht aufgrund einer mit
dem Straßenverkehr
zusammenhängenden Straftat verurteilt;***
- e) sie verfügt im Falle eines
Fahrzeugs der Klasse C über die
Qualifikation und Ausbildung gemäß der
Richtlinie (EU) 2022/2561.***

***(3) Die Mitgliedstaaten können die
Identifizierung der in Absatz 2 genannten
Begleitpersonen vorschreiben, um die
Einhaltung dieses Artikels zu
gewährleisten. Die Mitgliedstaaten
können die Zahl der möglichen
Begleitpersonen begrenzen.***

***(4) Die Mitgliedstaaten können
zusätzliche Bedingungen für die
Ausstellung eines Führerscheins mit dem
Unionscode 98.02 für Bewerber
anwenden, die das 18. Lebensjahr noch
nicht vollendet haben. Sie unterrichten
die Kommission hiervon. Die Kommission
macht diese Informationen der
Öffentlichkeit zugänglich.***

Or. en

Änderungsantrag 506

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen **B und C** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen **C, CE und D** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. en

Begründung

Failing to extend the accompanied driving scheme to CE driving licenses makes the EC proposal suboptimal and of little value, since young drivers in possession of a C driving license will need to redo another extra full training to qualify for a CE license category. Today, with less than 7% of young truck drivers under 25 years in Europe and a high proportion of EU drivers approaching retirement age, driver shortage is expected to considerably worsen, reaching dramatic proportions in the next 5 to 10 years if no concrete action is taken. Extending accompanied driving to drivers with a CE license will enable fully trained young professional drivers to start driving C category vehicles from the age of 17 (accompanied) and CE category vehicles unaccompanied, once they turn 18. Same reasoning applies to category D (bus drivers).

Änderungsantrag 507

Bergur Løkke Rasmussen

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1

Führerscheine für die Klassen B **und** C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Führerscheine für die Klassen B, C **und CE** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. en

Änderungsantrag 508
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B **und** C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B, C **und CE** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. en

Änderungsantrag 509
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B **und** C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B, C **und CE** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. en

Begründung

Wird das begleitete Fahren nicht auf den Führerschein der Klasse CE ausgedehnt, so ist der Vorschlag der Kommission nicht optimal und von geringem Wert, da junge Fahrer, die im Besitz eines Führerscheins der Klasse C sind, eine weitere vollständige Ausbildung absolvieren müssen, um einen Führerschein der Klasse CE zu erwerben.

Änderungsantrag 510

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B **und C** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B, C **und C1** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. en

Änderungsantrag 511

Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B **und C** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B, C **und CE** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Änderungsantrag 512
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B, C und CE aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. ro

Änderungsantrag 513
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 **Buchstaben b und d** stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das **17.** Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 **Buchstabe b** stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das **16.** Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B **und BE** aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. en

Änderungsantrag 514
Erik Bergkvist

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das **17.** Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das **16.** Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C aus, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. en

Begründung

Studien haben gezeigt, dass das begleitete Fahren sehr gut funktioniert. In einigen Mitgliedstaaten ist dies ab Vollendung des 16. Lebensjahres möglich. Es hat sich gezeigt, dass keine Probleme dadurch verursacht werden. Es sollte Sache des Mitgliedstaats sein, seinen Bürgern das begleitete Fahren ab Vollendung des 16. Lebensjahres unter allen hier festgelegten Bedingungen für das begleitete Fahrer zu gestatten.

Änderungsantrag 515
Elsi Katainen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d **stellen** die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C **aus**, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Geänderter Text

(1) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstaben b und d **können** die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klassen B und C **ausstellen**, in denen der Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E vermerkt ist.

Or. en

Begründung

Das begleitete Fahren sollte für die Mitgliedstaaten nicht obligatorisch, sondern fakultativ sein. Es wird in einigen Mitgliedstaaten bereits praktiziert, in anderen jedoch nicht. Diese Bestimmung sollte flexibel sein, um den unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. So würde beispielsweise in dünn besiedelten Gebieten durch ein

obligatorisches begleitetes Fahren die Mobilität junger Menschen beeinträchtigt werden.

Änderungsantrag 516
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d können die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 17. Lebensjahr vollendet haben, für das Fahren in ihrem Hoheitsgebiet Führerscheine für die Klassen C1, C, CE und C1E gemäß Artikel 10 Absatz 1 ausstellen, sofern der Fahrer Inhaber eines Befähigungsnachweises ist, der gemäß Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2022/2561 ausgestellt wurde und mit dem in Anhang I Teil E angegebenen Unionscode 98.02 gekennzeichnet ist. Führerscheine, die gemäß Unterabsatz 1 ausgestellt wurden, werden von anderen Mitgliedstaaten, die solche Führerscheine ausstellen, anerkannt.

Or. en

Änderungsantrag 517

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

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Abweichend von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe b stellen die Mitgliedstaaten Bewerbern, die das 15. Lebensjahr vollendet haben, im Einklang mit Artikel 10 Absatz 1 Führerscheine für die Klasse B aus, in denen der

**Unionscode 98.02 gemäß Anhang I Teil E
vermerkt ist.**

Or. en

Begründung

Indem den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt wird, Führerscheine der Klasse B ab 15 Jahren auszustellen, werden einige nationale bewährte Verfahren berücksichtigt und gefördert, wie z. B. die österreichische L17, die eine fast zweijährige praktische und theoretische Ausbildung im Rahmen des begleiteten Fahrens umfasst, in deren Rahmen den Schülern ein sicheres Fahren vermittelt wird. Die Ergebnisse in Bezug auf Unfalldaten und Straßenverkehrssicherheit bestätigen, dass eine lange und kontinuierliche Fahrausbildung, die in jungen Jahren durchgeführt wird, wie z. B. L17, der beste Weg ist, die Zahl der Verkehrsunfälle und Verkehrstoten zu verringern.

**Änderungsantrag 518
Jan-Christoph Oetjen**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Einleitung**

Vorschlag der Kommission

(2) Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person begleitet werden, die **folgende** Bedingungen erfüllt:

Geänderter Text

(2) Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person **auf dem Beifahrersitz** begleitet werden, die **während des Fahrens Unterstützung leisten kann. Die Begleitperson muss die Vorschriften über das Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss oder in einem aus anderen Gründen nicht fahrtüchtigen Zustand einhalten. Sie muss die folgenden** Bedingungen erfüllen:

Or. en

**Änderungsantrag 519
Elsi Katainen**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Einleitung**

Vorschlag der Kommission

(2) Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, **dürfen** nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person begleitet werden, die folgende Bedingungen erfüllt:

Geänderter Text

(2) **Entscheidet sich ein Mitgliedstaat für die freiwillige Anwendung des begleiteten Fahrens, so dürfen** Inhaber eines Führerscheins mit dem Unionscode 98.02, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, nur dann Fahrzeuge führen, wenn sie von einer Person begleitet werden, die folgende Bedingungen erfüllt:

Or. en

Begründung

Das begleitete Fahren sollte für die Mitgliedstaaten nicht obligatorisch, sondern fakultativ sein. Es wird in einigen Mitgliedstaaten bereits praktiziert, in anderen jedoch nicht. Diese Bestimmung sollte flexibel sein, um den unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten Rechnung zu tragen. So würde beispielsweise in dünn besiedelten Gebieten durch ein obligatorisches begleitetes Fahren die Mobilität junger Menschen beeinträchtigt werden.

Änderungsantrag 520

Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Geänderter Text

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **EU-Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Or. en

Änderungsantrag 521

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten Führerscheins der entsprechenden Klasse;

Geänderter Text

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **EU-Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Or. en

Änderungsantrag 522
Bergur Løkke Rasmussen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Geänderter Text

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **EU-Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Or. en

Änderungsantrag 523
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Geänderter Text

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **EU-Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Or. en

Änderungsantrag 524
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Geänderter Text

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **EU-Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Or. en

Änderungsantrag 525
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Geänderter Text

b) sie ist Inhaber eines vor mehr als fünf Jahren ausgestellten **EU-Führerscheins** der entsprechenden Klasse;

Or. ro

Änderungsantrag 526
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe b a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ba) sie hat im Falle von Fahrzeugen der Klassen C1, C, CE und C1E im Rahmen ihrer regelmäßigen Weiterbildung zum Befähigungsnachweis eine siebenstündige Schulung absolviert, um die erforderlichen beruflichen und pädagogischen Fähigkeiten zu erwerben. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Dauer der Ausbildung auf 14 Stunden zu erhöhen.

Or. en

Änderungsantrag 527
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) sie wurde in den letzten fünf Jahren nicht mit einem Fahrverbot belegt;

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 528
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe d

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

d) sie wurde nicht aufgrund einer mit dem Straßenverkehr zusammenhängenden Straftat verurteilt;

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 529
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der Klasse C über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 530
Marco Campomenosi, Roman Haider, Georg Mayer, Paolo Borchia, Annalisa Tardino,

Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Anders Vistisen, Harald Vilimsky, Markus Buchheit, Lucia Vuolo

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e**

Vorschlag der Kommission

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klasse C** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Geänderter Text

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klassen C, CE oder D** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Or. en

Begründung

Steht im Einklang mit dem vorherigen Änderungsantrag.

**Änderungsantrag 531
Bergur Løkke Rasmussen**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e**

Vorschlag der Kommission

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klasse C** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Geänderter Text

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klassen C und CE** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Or. en

**Änderungsantrag 532
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e**

Vorschlag der Kommission

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs

Geänderter Text

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs

der **Klasse C** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

der **Klassen C und C1** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561;

Or. en

Änderungsantrag 533
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klasse C** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Geänderter Text

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klassen C und CE** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561;

Or. en

Änderungsantrag 534
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klasse C** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Geänderter Text

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klassen C und CE** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561;

Or. en

Begründung

Failing to extend the accompanied driving scheme to CE driving licences makes the EC proposal suboptimal and of little value, since young drivers in possession of a C driving licence will need to redo another extra full training to qualify for a CE licence category. Today, with less than 7% of young truck drivers under 25 years in Europe and a high proportion of EU drivers approaching retirement age, driver shortage is expected to considerably worsen, reaching dramatic proportions in the next 5 to 10 years if no concrete action is taken. Extending accompanied driving to drivers with a CE licence will enable fully

trained young professional drivers to start driving C category vehicles from the age of 17 (accompanied) and CE category vehicles unaccompanied, once they turn 18.

Änderungsantrag 535
Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der Klasse C über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Geänderter Text

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der Klasse C **und CE** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Or. fr

Änderungsantrag 536
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klasse C** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Geänderter Text

e) sie verfügt im Falle eines Fahrzeugs der **Klassen C und CE** über die Qualifikation und Ausbildung gemäß der Richtlinie (EU) 2022/2561.

Or. ro

Änderungsantrag 537
Marco Campomenosi, Roman Haider, Georg Mayer, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Anders Vistisen, Harald Vilimsky, Markus Buchheit, Lucia Vuolo

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) sie hat im Falle eines Fahrzeugs der Klassen C, CE und D im Rahmen ihrer regelmäßigen Weiterbildung zum Befähigungsnachweis eine siebenstündige Schulung absolviert, um die erforderlichen beruflichen und pädagogischen Fähigkeiten zu erwerben.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Dauer der Ausbildung auf 14 Stunden zu erhöhen.

Or. en

Änderungsantrag 538
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) sie hat im Falle von Fahrzeugen der Klassen C und CE im Rahmen ihrer regelmäßigen Weiterbildung zum Befähigungsnachweis eine siebenstündige Schulung absolviert, um die erforderlichen beruflichen und pädagogischen Fähigkeiten zu erwerben. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Dauer der Ausbildung auf 14 Stunden zu erhöhen.

Or. en

Begründung

Um sowohl die Qualität als auch die Sicherheit des begleiteten Fahrens sicherzustellen, ist eine spezielle Tutorschulung für Fahrer erforderlich, um sicherzustellen, dass die Begleitpersonen über relevante und überprüfbare berufliche und pädagogische Fähigkeiten verfügen. Darüber hinaus wird dies die Begleitfahrer weiter dazu motivieren, in ihrer beruflichen Rolle zu wachsen, und gleichzeitig wird dadurch die Sicherheit verbessert.

Änderungsantrag 539
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) im Falle von Fahrzeugen der Klassen C und CE hat sie im Rahmen ihrer regelmäßigen Vorbereitung im Zusammenhang mit dem Befähigungsnachweis dafür eigens eine siebenstündige Schulung absolviert, um die erforderlichen beruflichen und pädagogischen Fähigkeiten zu erwerben.

Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Dauer der Schulung auf 14 Stunden zu verlängern.

Or. ro

Änderungsantrag 540

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

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ea) sie hat im Falle von Fahrzeugen der Klassen C und C1 im Rahmen ihrer regelmäßigen Weiterbildung zum Befähigungsnachweis eine siebenstündige Schulung absolviert, um die erforderlichen beruflichen und pädagogischen Fähigkeiten zu erwerben.

Or. en

Änderungsantrag 541

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe

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

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 – Unterabsatz 1 (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Dauer der Ausbildung auf 14 Stunden zu erhöhen.

Or. en

**Änderungsantrag 542
Peter Lundgren**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 2 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) sie hat im Falle von Fahrzeugen der Klassen C und CE im Rahmen ihrer regelmäßigen Weiterbildung zum Befähigungsnachweis eine siebenstündige Schulung absolviert, um die erforderlichen beruflichen und pädagogischen Fähigkeiten zu erwerben. Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Dauer der Ausbildung auf 14 Stunden zu erhöhen.

Or. en

Begründung

Um sowohl die Qualität als auch die Sicherheit des begleiteten Fahrens sicherzustellen, ist eine spezielle Tutorschulung für Fahrer erforderlich, um sicherzustellen, dass die Begleitpersonen über relevante und überprüfbare berufliche und pädagogische Fähigkeiten verfügen. Darüber hinaus wird dies die Begleitfahrer weiter dazu motivieren, in ihrer beruflichen Rolle zu wachsen, und gleichzeitig wird dadurch die Sicherheit verbessert.

**Änderungsantrag 543
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 3 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Das begleitete Fahren schränkt die bestehenden Möglichkeiten der Mitgliedstaaten, das Mindestalter für die Klasse B zu senken und entsprechende Bedingungen auf nationaler Ebene anzuwenden, nicht ein.

Or. en

Änderungsantrag 544

Marco Campomenosi, Roman Haider, Georg Mayer, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Lucia Vuolo

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Mitgliedstaaten sollten die Kommission über Verkehrsunfälle informieren, in die Personen involviert waren, die im Besitz eines Führerscheins waren, nachdem sie eine Ausbildung mit begleitetem Fahren im Sinne dieses Artikels absolviert haben.

Der Bericht sollte zu Beginn jedes Kalenderjahres erstellt werden, und die Daten sollten sich auf jede Art von Führerschein beziehen, der im Rahmen des begleiteten Fahrens erworben werden kann.

Alle drei Jahre sollte die Kommission die Verkehrsunfälle mit Fahrern, die ihren Führerschein im Rahmen des begleiteten Fahrens erworben haben, unter Berücksichtigung der jeweiligen Kategorie mit den Verkehrsunfällen mit Fahrern vergleichen, die ihn auf andere Weise erhalten haben, und sie sollte dem Parlament und den Mitgliedstaaten einen

öffentlichen Bericht vorlegen.

Or. en

Begründung

Um die Ergebnisse des begleiteten Fahrens zu überwachen, sollten die Mitgliedstaaten Daten über die Straßenverkehrsunfälle bereitstellen, an denen Fahranfänger beteiligt waren, die ihre Fahrerlaubnis im Rahmen des begleiteten Fahrens erworben haben. Anhand dieser Daten könnte die Kommission einen Bericht über die tatsächlichen Ergebnisse des begleiteten Fahrens im Hinblick auf die Straßenverkehrssicherheit und die öffentliche Ordnung bewerten.

Änderungsantrag 545

Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 14 – Absatz 4 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(4a) Die Mitgliedstaaten können das in Absatz 1 genannte Alter herabsetzen, um Pilotprojekte durchzuführen und Daten über die Auswirkungen des begleiteten Fahrens für jüngere Fahrer zu erheben. Möchte ein Mitgliedstaat von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, so richtet er einen mit Gründen versehenen Antrag an die Kommission. Die Kommission prüft den begründeten Antrag und trifft innerhalb von drei Monaten eine neue Entscheidung. Die Absätze 2, 3 und 4 bleiben anwendbar, falls die Kommission eine Ausnahmeregelung gewährt.

Or. en

Änderungsantrag 546

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Überschrift

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Probezeit

Probezeit **und grundlegende Schulung im Bereich der Straßenverkehrssicherheit**

Or. en

Änderungsantrag 547
Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Der Inhaber eines **erstmals ausgestellten** Führerscheins **einer bestimmten Klasse gilt als Fahranfänger und** unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren.

(1) Der Inhaber eines Führerscheins, **der nach dem Bestehen einer Fahrprüfung ausgestellt wurde**, unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren. **Verfügt der Inhaber des Führerscheins bereits über einen gültigen Führerschein für eine andere Klasse, so umfasst die Probezeit nur die für den bestehenden Führerschein verbleibende Probezeit, es sei denn, der bestehende Führerschein wurde nur für die Klasse AM ausgestellt. Die Dauer der Probezeit wird von dem Mitgliedstaat festgelegt, der den Führerschein ausstellt, und darf nicht weniger als zwei Jahre betragen.**

Or. en

Änderungsantrag 548
Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse gilt als Fahranfänger

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse gilt als Fahranfänger

und unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren.

und unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren.

Die Probezeit gilt nicht, wenn einem Fahrer ein Führerschein einer anderen Klasse als derjenigen ausgestellt wird, für die er bereits einen Führerschein erhalten hat. Diese Ausnahme gilt für Führerscheine der Klassen B, BE, C1, C1E, D1, DE und D1E.

Or. fr

Änderungsantrag 549
Elena Kountoura

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse gilt als Fahranfänger und unterliegt einer Probezeit von mindestens *zwei* Jahren.

Geänderter Text

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse gilt als Fahranfänger und unterliegt einer Probezeit von mindestens ***drei*** Jahren.

Or. en

Änderungsantrag 550
Henna Virkkunen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse ***gilt*** als Fahranfänger und ***unterliegt*** einer Probezeit von mindestens zwei Jahren.

Geänderter Text

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins einer bestimmten Klasse ***kann*** als Fahranfänger ***gelten*** und einer Probezeit von mindestens zwei Jahren ***unterliegen***.

Or. en

Begründung

Die Regulierung des Blutalkoholspiegels geht über den Anwendungsbereich und den Zweck der Führerscheinrichtlinie hinaus. Die Angelegenheit sollte national auf Ebene der Mitgliedstaaten geregelt werden.

Änderungsantrag 551

Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins **einer bestimmten Klasse** gilt als Fahranfänger und unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren.

Geänderter Text

(1) Der Inhaber eines erstmals ausgestellten Führerscheins gilt als Fahranfänger und unterliegt einer Probezeit von mindestens zwei Jahren.

Or. en

Änderungsantrag 552

Elena Kountoura

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(1a) Ein Fahranfänger, der Inhaber eines Führerscheins der Klasse B ist, darf während der Probezeit kein Fahrzeug mit einer Motorleistung von mehr als 200 kW führen.

Or. en

Änderungsantrag 553

Marianne Vind

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, **die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren**, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. **Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.**

(2) Die Mitgliedstaaten legen **strengere Vorschriften und/oder** Sanktionen **für das Fahren unter Alkoholeinfluss** für Fahranfänger fest **als für erfahrene Fahrer** und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen.

Or. en

Begründung

Road safety is an important agenda and in particular, the specific challenges novice drivers impose. However, when regulating driver's behavior (e.g. speed-limits, maximum authorized mass of vehicles, and alcohol limits) there is significant consideration to be taken into account in terms of the national differences in infrastructure, traffic behavior, culture and the populations reactions to prohibitions etc. Especially in relation to issues where there seems to be no elements of cross-border in the matter. This is also the case, when considering if specific groups of drivers should be subject to stricter rules and sanctions. While harmonization in this area is important, the regulation of drivers' behavior is best handled at national level, and therefore the Member States should be given more flexibility to implement the solutions that are most effective in their individual Member States. It seems that a rather large proportion of the Member States already have specific rules for novice drivers. This goes to show that the Member States are already aware of the road safety issue novice drivers impose.

Änderungsantrag 554
Bergur Løkke Rasmussen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen **für Fahranfänger** fest, **die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren**, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht

(2) Die Mitgliedstaaten legen **strengere Vorschriften und/oder** Sanktionen **für das Fahren unter Alkoholeinfluss** fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen **oder Strafen** müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

diskriminierend sein.

Or. en

Begründung

Es bedarf mehr Flexibilität. Die Regulierung des Fahrerverhaltens erfolgt am besten auf nationaler Ebene, da die nationalen Unterschiede in Bezug auf Infrastruktur, Verkehrsverhalten, Kultur, Reaktionen der Bevölkerung auf Verbote usw. umfassend berücksichtigt werden müssen.

Änderungsantrag 555 **Dominique Riquet**

Vorschlag für eine Richtlinie **Artikel 15 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die **mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml** fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die **unter Alkohol- oder Drogeneinfluss** fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Or. fr

Änderungsantrag 556 **Roman Haider, Georg Mayer, Marco Campomenosi, Harald Vilimsky, Anders Vistisen, Markus Buchheit**

Vorschlag für eine Richtlinie **Artikel 15 – Absatz 2**

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als **0,0 g/ml** fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als **0,05mg/l** fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht

diskriminierend sein.

Or. de

Begründung

Die Forderung, dass der Blutalkoholspiegel während der Probezeit auf 0,0 mg/l hinabgesetzt werden soll kritisieren wir, da der Verzehr von gewissen Lebensmitteln (zum Beispiel Apfelsaft) zu einem Gärungsprozess führen kann, welcher auch ohne den Konsum von alkoholhaltigen Lebensmitteln bei Kontrollen zu einem Wert über dem geforderten Blutalkoholspiegel führen kann. Deshalb ist es sinnvoll, nach österreichischem Vorbild den Toleranzwert von 0,05 mg/l Alkohol in der Atemluft, welcher laut der in Österreich festgelegten Formel (Atemalkoholgehalt in Milligramm/Liter x 2 = Blutalkoholgehalt in Promille) einem Blutalkoholgehalt von 0,1 Promille entspricht, festzuglegen. Des Weiteren, sollte auf einheitliche Maßeinheiten und Umrechnungen innerhalb der EU geachtet werden.

Änderungsantrag 557

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

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel **oder Drogengehalt im Blut** von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Or. en

Änderungsantrag 558

Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein. **Die Mitgliedstaaten dehnen die Anwendung des Grenzwerts von 0,0 g/ml auf alle Fahrer aus.**

Or. en

Änderungsantrag 559
Isabel García Muñoz

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten legen Sanktionen für Fahranfänger fest, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein. **Die Mitgliedstaaten können die Anwendung des Grenzwerts von 0,0 g/ml auf alle Fahrer ausdehnen.**

Or. en

Änderungsantrag 560
Henna Virkkunen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Mitgliedstaaten **legen** Sanktionen für Fahranfänger **fest**, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen **müssen** wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Geänderter Text

(2) Die Mitgliedstaaten **können** Sanktionen für Fahranfänger **festlegen**, die mit einem Blutalkoholspiegel von mehr als 0,0 g/ml fahren, und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen **können** wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Or. en

Begründung

Die Regulierung des Blutalkoholspiegels geht über den Anwendungsbereich und den Zweck der Führerscheinrichtlinie hinaus. Die Angelegenheit sollte national auf Ebene der Mitgliedstaaten geregelt werden.

Änderungsantrag 561
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Mitgliedstaaten legen spezifische Vorschriften für Fahranfänger in Bezug auf die Nennleistung (Spitzenleistung) fest, wonach es Fahranfängern gestattet ist, Fahrzeuge mit einer zulässigen Nennleistung von 55 kW/t zu führen. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften für Sanktionen in Bezug auf die zulässige Nennleistung fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Or. it

Änderungsantrag 562

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2a) Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Fahranfänger fest, die
– keine Sicherheitsausrüstung benutzen,
– ohne gültigen Führerschein fahren,
und treffen die zur Durchsetzung dieser Vorschriften erforderlichen Maßnahmen. Die Mitgliedstaaten können zu diesem Zweck ihre nationalen Strafpunktesysteme verwenden. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Or. en

Änderungsantrag 563

Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, **z. B. ein Null-Toleranz-System für illegale psychoaktive Drogen, für das die niedrigste Bestimmungsgrenze herangezogen wird, bei der die passive oder unbeabsichtigte Exposition**

berücksichtigt wird. Sie unterrichten die Kommission hiervon. **Die Mitgliedstaaten dehnen die Anwendung des Null-Toleranz-Systems für illegale psychoaktive Drogen auf alle Fahrer aus.**

Or. en

Änderungsantrag 564
Brice Hortefeux, François-Xavier Bellamy

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie unterrichten die Kommission hiervon.

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. **Mit diesen Regeln darf das Fahren in der Nacht nicht eingeschränkt werden.** Sie unterrichten die Kommission hiervon.

Or. fr

Änderungsantrag 565
Henna Virkkunen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie **unterrichten** die Kommission hiervon.

Geänderter Text

(3) Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet zusätzliche Vorschriften für Fahranfänger während der Probezeit festlegen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Sie **können** die Kommission hiervon **unterrichten**.

Or. en

Begründung

Die Regulierung des Blutalkoholspiegels geht über den Anwendungsbereich und den Zweck der Führerscheinrichtlinie hinaus. Die Angelegenheit sollte national auf Ebene der Mitgliedstaaten geregelt werden.

Änderungsantrag 566

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3a) Die Mitgliedstaaten legen spezifische Vorschriften für Fahranfänger in Bezug auf die Geschwindigkeit fest, wonach die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Fahranfänger auch auf solchen Straßen auf 100 km/h beschränkt wird, auf denen die Mitgliedstaaten eine höhere Höchstgeschwindigkeit vorsehen. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften für Sanktionen in Bezug auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um deren Durchsetzung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.

Or. it

Änderungsantrag 567

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Absatz 3 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(3b) Die Mitgliedstaaten legen spezifische Vorschriften für Fahranfänger in Bezug auf ein Null-

Toleranz-System für psychotrope Stoffe und Betäubungsmittel fest. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften für Sanktionen für den Gebrauch solcher Stoffe fest, einschließlich des Entzugs des Führerscheins. Die Mitgliedstaaten können diese Vorschriften auf alle Fahrzeugführer ausdehnen.

Or. it

Änderungsantrag 568
Henna Virkkunen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Die Mitgliedstaaten **kennzeichnen** die für eine Probezeit ausgestellten Führerscheine mit dem Unionscode 98.01 gemäß Anhang I Teil E.

Geänderter Text

(4) Die Mitgliedstaaten **können** die für eine Probezeit ausgestellten Führerscheine mit dem Unionscode 98.01 gemäß Anhang I Teil E **kennzeichnen**.

Or. en

Begründung

Die Regulierung des Blutalkoholspiegels geht über den Anwendungsbereich und den Zweck der Führerscheinrichtlinie hinaus. Die Angelegenheit sollte national auf Ebene der Mitgliedstaaten geregelt werden.

Änderungsantrag 569
Henna Virkkunen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

(5) Eine Probezeit **wird** nicht auf Fahrzeugführer angewandt, die einen Führerschein der Klasse A2 oder A gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c erwerben.

Geänderter Text

(5) Eine Probezeit **kann** nicht auf Fahrzeugführer angewandt **werden**, die einen Führerschein der Klasse A2 oder A gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe c erwerben.

Begründung

Die Regulierung des Blutalkoholspiegels geht über den Anwendungsbereich und den Zweck der Führerscheinrichtlinie hinaus. Die Angelegenheit sollte national auf Ebene der Mitgliedstaaten geregelt werden.

Änderungsantrag 570

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

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 5 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Bei Fahrern, die während der Probezeit für die Klasse B eine neue Klasse erwerben, kann die Probezeit für die neue Klasse auf der Grundlage der bereits absolvierten Probezeit, die nicht kürzer als sechs Monate sein darf, verkürzt/kombiniert werden.

Or. en

Änderungsantrag 571

Isabel García Muñoz

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 15 – Absatz 5 a (neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5a) Die Mitgliedstaaten können beschließen, die Probezeit für neue Fahrzeugklassen für Fahrer, die die volle Probezeit der Klasse B absolviert haben, zu erlassen.

Or. en

Änderungsantrag 572

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 15 – Absatz 5 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(5b) Den Mitgliedstaaten wird nahegelegt, altersgerechte Schulungen zu Vorschriften über die Straßenverkehrssicherheit und Schulungen zur Sensibilisierung für Verkehrsriskien in ihre Grund- und Sekundarschullehrpläne aufzunehmen. Die Mitgliedstaaten können die gemäß der Richtlinie (EU) 2015/413 zweckgebundenen Einnahmen zur finanziellen Unterstützung solcher Initiativen verwenden. Die Kommission kann die in Artikel 8a derselben Richtlinie genannten Mittel auch zur finanziellen Unterstützung solcher Initiativen verwenden.

Or. en

Änderungsantrag 573

Andor Deli

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 16 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Fahrprüfer müssen den Mindestanforderungen des Anhangs IV genügen.

Fahrprüfer müssen den Mindestanforderungen des Anhangs IV genügen. **Bei computergestützten und automatisiert ausgewerteten theoretischen Prüfungen ist es nicht erforderlich, dass Fahrprüfer den Mindestanforderungen des Anhangs IV genügen.**

Or. hu

Änderungsantrag 574

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 16 – Absatz 1 – Unterabsatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Fahrprüfer, die ihren Beruf bereits vor dem **19. Januar 2013** ausüben, sind nur den Bestimmungen über die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zu unterwerfen.

Geänderter Text

Die Fahrprüfer, die ihren Beruf bereits vor dem ***Inkrafttreten dieser Richtlinie*** ausüben, sind nur den Bestimmungen über die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen zu unterwerfen.

Or. en

Änderungsantrag 575

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 16 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 16a

Fahrlehrer

Spätestens zwölf Monate nach Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie erlässt die Kommission im Wege delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 21 Mindestanforderungen in Bezug auf die Schulung von Fahrlehrern. Diese Anforderungen decken zumindest folgende Aspekte ab:

- a) erforderliche Befähigung von Fahrlehrern;***
- b) allgemeine Bedingungen;***
- c) Grundqualifikation;***
- d) Qualitätssicherung und***

regelmäßige Weiterbildung;

e) *erworbene Rechte.*

Or. it

Änderungsantrag 576
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 17 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **und** beruflicher Bindungen **oder** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Geänderter Text

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **oder** beruflicher Bindungen **und** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Or. en

Begründung

Die Erneuerung eines EU-Führerscheins für Fahrer aus Drittländern durch einen Mitgliedstaat sollte auf einer überarbeiteten Definition des Begriffs „ordentlicher Wohnsitz“ beruhen, die es Fahrern ermöglicht, ihren ordentlichen Wohnsitz allein aufgrund ihrer beruflichen Situation geltend zu machen. Da im derzeitigen Vorschlag der Kommission von Berufskraftfahrern aus Drittländern, die rechtmäßig für in der EU ansässige Unternehmen fahren, sowohl berufliche als auch persönliche Bindungen verlangt werden, entstehen ihnen bei der Erneuerung ihres EU-Führerscheins zusätzliche administrative und finanzielle Belastungen, die durch diesen Änderungsantrag beseitigt werden.

Änderungsantrag 577
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 17 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **und** beruflicher Bindungen **oder** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Geänderter Text

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **oder** beruflicher Bindungen **und** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Or. en

Begründung

Die Erneuerung eines EU-Führerscheins für Fahrer aus Drittländern durch einen Mitgliedstaat sollte auf einer überarbeiteten Definition des Begriffs „ordentlicher Wohnsitz“ beruhen, die es Fahrern ermöglicht, ihren ordentlichen Wohnsitz allein aufgrund ihrer beruflichen Situation geltend zu machen. Da im derzeitigen Vorschlag der Kommission von Berufskraftfahrern aus Drittländern, die rechtmäßig für in der EU ansässige Unternehmen fahren, sowohl berufliche als auch persönliche Bindungen verlangt werden, entstehen ihnen bei der Erneuerung ihres EU-Führerscheins zusätzliche administrative und finanzielle Belastungen, die durch diesen Änderungsantrag beseitigt werden.

Änderungsantrag 578

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 17 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **und** beruflicher Bindungen **oder** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen,

Geänderter Text

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **oder** beruflicher Bindungen **und** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen,

gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Or. en

Änderungsantrag 579
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 17 – Absatz 1 – Unterabsatz 1

Vorschlag der Kommission

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **und** beruflicher Bindungen **oder** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Geänderter Text

Für die Zwecke dieser Richtlinie gilt als ordentlicher Wohnsitz der Ort, an dem sich ein Führerscheininhaber wegen persönlicher **oder** beruflicher Bindungen **und** – bei Personen ohne berufliche Bindungen – wegen persönlicher Bindungen, die enge Beziehungen zwischen dem Führerscheininhaber und dem Wohnort erkennen lassen, gewöhnlich, d. h. während mindestens 185 Tagen im Kalenderjahr, aufhält.

Or. ro

Änderungsantrag 580
Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 17 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins der Klasse B kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der

Geänderter Text

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins der Klasse B, **C1/C1E, C/CE, D1/D1E, D/DE** kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen

Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Or. fr

Änderungsantrag 581

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

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 17 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins **der Klasse B** kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der **Amtssprachen** des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Geänderter Text

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der **EU-Amtssprachen** des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Or. en

Änderungsantrag 582 Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 17 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins **der Klasse B** kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Geänderter Text

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Or. en

Begründung

Die den Inhabern von Führerscheinen der Klasse B eingeräumte Möglichkeit, ihre Fahrprüfungen außerhalb ihres Wohnsitzmitgliedstaats und im Mitgliedstaat ihrer Staatsangehörigkeit abzulegen, sollte auf alle Führerscheinklassen sowie Berufskraftfahrer ausgeweitet werden. Dadurch würde sichergestellt werden, dass die Fahrfähigkeiten aller Führerscheinanwärter, einschließlich der Berufskraftfahrer der Klassen für Lkw (C1/C1E, C/CE) und Busse und Reisebusse (D1/D1E und D/DE) genau geprüft werden und nicht der Schwerpunkt ausschließlich auf ihren Kenntnisse einer bestimmten Sprache läge.

Änderungsantrag 583
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 17 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins **der Klasse B** kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen

Geänderter Text

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat

Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

Or. en

Begründung

Die den Inhabern von Führerscheinen der Klasse B eingeräumte Möglichkeit, ihre Fahrprüfungen außerhalb ihres Wohnsitzmitgliedstaats und im Mitgliedstaat ihrer Staatsangehörigkeit abzulegen, sollte auf alle Führerscheinklassen sowie Berufskraftfahrer ausgeweitet werden. Dadurch würde sichergestellt werden, dass die Fahrfähigkeiten aller Führerscheinanwärter, einschließlich der Berufskraftfahrer der Klassen für Lkw (C1/C1E, C/CE) und Busse und Reisebusse (D1/D1E und D/DE) genau geprüft werden und nicht der Schwerpunkt ausschließlich auf ihren Kenntnisse einer bestimmten Sprache läge.

Änderungsantrag 584 **Maria Grapini**

Vorschlag für eine Richtlinie **Artikel 17 – Absatz 4**

Vorschlag der Kommission

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins **der Klasse B** kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit

Geänderter Text

(4) Abweichend von Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe e und für den besonderen Zweck der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins kann ein Bewerber, der seinen ordentlichen Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat als dem, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, begründet hat, seinen Führerschein von letzterem Mitgliedstaat ausstellen lassen, wenn der Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes nicht die Möglichkeit vorsieht, die theoretischen oder praktischen Prüfungen in einer der Amtssprachen des Mitgliedstaats, dessen Staatsangehörigkeit er besitzt, oder mithilfe

er besitzt, oder mithilfe eines Dolmetschers abzulegen.

eines Dolmetschers abzulegen.

Or. ro

Änderungsantrag 585

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

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten wenden die mit dem Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission¹⁴ festgelegten Äquivalenzen zwischen vor dem **19. Januar 2013** erworbenen Fahrberechtigungen und den in Artikel 6 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Führerscheinklassen an.

¹⁴ Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 vom 9.11.2016, S. 62).

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten wenden die mit dem Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission¹⁴ festgelegten Äquivalenzen zwischen vor dem ***Inkrafttreten dieser Richtlinie*** erworbenen Fahrberechtigungen und den in Artikel 6 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Führerscheinklassen an.

¹⁴ Beschluss (EU) 2016/1945 der Kommission vom 14. Oktober 2016 über Äquivalenzen zwischen Führerscheinklassen (ABl. L 302 vom 9.11.2016, S. 62).

Or. en

Änderungsantrag 586

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

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 18 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Eine vor dem **19. Januar 2013** erteilte Fahrberechtigung darf aufgrund der

Geänderter Text

(2) Eine vor dem ***Inkrafttreten dieser Richtlinie*** erteilte Fahrberechtigung darf

Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.

aufgrund der Bestimmungen dieser Richtlinie weder entzogen noch in irgendeiner Weise eingeschränkt werden.

Or. en

Änderungsantrag 587
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 19 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzt, erneuerten, eingeschränkten, ausgesetzt, entzogenen, aufgehobenen oder widerrufenen Führerscheine sowie über die Fahrverbote aus, die sie verhängt haben oder zu verhängen beabsichtigen, um zu prüfen, ob für einen Führerscheinbewerber in keinem Mitgliedstaat ein Fahrverbot gilt. Sie nutzen das zu diesen Zwecken eingerichtete EU-Führerscheinnetz.

Geänderter Text

(1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Durchführung dieser Richtlinie. Sie tauschen Informationen über die von ihnen ausgestellten, umgetauschten, ersetzt, erneuerten, eingeschränkten, ausgesetzt, entzogenen, aufgehobenen oder widerrufenen Führerscheine, **über die Punktesysteme** sowie über die Fahrverbote aus, die sie verhängt haben oder zu verhängen beabsichtigen, um zu prüfen, ob für einen Führerscheinbewerber in keinem Mitgliedstaat ein Fahrverbot gilt. Sie nutzen das zu diesen Zwecken eingerichtete EU-Führerscheinnetz.

Or. it

Änderungsantrag 588
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 19 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) Straftaten gemäß [VERWEIS AUF PRÜM II] zu verhüten und aufzudecken sowie diesbezüglich zu ermitteln;

Geänderter Text

entfällt

Or. it

Änderungsantrag 589

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 20 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine für jede Klasse, einschließlich Daten über die Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich über die Anzahl der ausgestellten, erneuerten, ersetzten, entzogenen und umgetauschten Führerscheine für jede Klasse, einschließlich Daten über die Ausstellung und Verwendung von digitalen Führerscheinen. ***Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission ferner innerhalb von drei Monaten, wenn die von ihnen erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, so geändert werden, dass sie die Anwendung dieser Richtlinie berühren.***

Or. en

Änderungsantrag 590

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 20 – Absatz 1 – Unterabsatz 1 (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten tauschen darüber hinaus Daten über ihre bewährten Verfahren in Bezug auf Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit und Schulungen zur Sensibilisierung für Risiken aus, insbesondere in Bezug auf Fahranfänger und im Rahmen der lebenslangen Ausbildung, in Bezug auf

die Selbsteinschätzung der körperlichen und geistigen Tauglichkeit und andere Arten von Untersuchungen der gesundheitlichen Tauglichkeit nach Altersgruppe, die Nutzung des Unterstützungssystems nach Altersgruppe durch Rückmeldungen mit Teilnahmenachweis und Empfehlungen eines Fahrlehrers, Verkehrspsychologen oder Fahrprüfers sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit für gefährdete Verkehrsteilnehmer, einschließlich Verfahren zur Zulassung von Fahrzeugen im Bereich der Mikromobilität.

Or. en

Änderungsantrag 591
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 21 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8 **und** Artikel 16 Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8, **Artikel 12 Absatz 8a**, Artikel 16 Absatz 2 **und Artikel 18a Absatz 1** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Änderungsantrag 592

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

Vorschlag für eine Richtlinie**Artikel 21 – Absatz 2***Vorschlag der Kommission*

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8 **und** Artikel 16 Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Geänderter Text

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, **Artikel 9 Absatz 2 (neu)**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 16 Absatz 2 **und Artikel 11 Buchstabe a (neu)** wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

Or. en

Änderungsantrag 593

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

Vorschlag für eine Richtlinie**Artikel 21 – Absatz 3***Vorschlag der Kommission*

(3) Die Befugnisübertragung gemäß

Geänderter Text

(3) Die Befugnisübertragung gemäß

Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8 **und** Artikel 16 Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, **Artikel 9 Absatz 2 (neu)**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 16 Absatz 2 **und Artikel 11 Buchstabe a (neu)** kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

Or. en

Änderungsantrag 594

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

Vorschlag für eine Richtlinie Artikel 21 – Absatz 6

Vorschlag der Kommission

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, Artikel 10 Absatz 8 **und** Artikel 16 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Geänderter Text

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 4 Absatz 8, Artikel 5 Absatz 6, Artikel 8 Absatz 2, **Artikel 9 Absatz 2(neu)**, Artikel 10 Absatz 8, Artikel 16 Absatz 2 **und Artikel 11 Buchstabe a (neu)** erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei

Monate verlängert.

Or. en

Änderungsantrag 595
Kathleen Van Brempt, Vera Tax

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23
Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Artikel 23

entfällt

Änderungen der Richtlinie
(EU) 2022/2561

In Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie
(EU) 2022/2561 wird folgender
Buchstabe c angefügt:

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der
Führerscheinklasse C, sofern er den
Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6
Absatz 1 besitzt und die Bedingungen
gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie
[VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE
RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. en

Änderungsantrag 596
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 – Absatz 1
Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5 – Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der
Führerscheinklasse C, sofern er den
Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6
Absatz 1 besitzt und die Bedingungen

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der
Führerscheinklassen C1, C, CE und C1E,
sofern er den Befähigungsnachweis gemäß
Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die

gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. en

Änderungsantrag 597
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 – Absatz 1
Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklasse C**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Geänderter Text

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklassen C und CE**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. en

Begründung

Failing to extend the accompanied driver scheme to the CE driving licence makes the EC proposal suboptimal and of little value, since these young drivers in possession of a C driving licence will need to redo another training to qualify for a CE licence category. Today, with less than 7% of young truck drivers being under 25 years of age in Europe. With a high proportion of EU drivers approaching retirement age, driver shortages are expected to considerably worsen, reaching dramatic proportions in the next 10 years if no concrete action of the kind proposed by the industry is taken. Extending accompanied driving to drivers with a CE licence will enable young professional drivers to start driving C category vehicles from the age of 17 (accompanied) and CE category vehicles once they turn 18.

Änderungsantrag 598
Bergur Løkke Rasmussen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 – Absatz 1
Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklasse C**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Geänderter Text

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklassen C und CE**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. en

Änderungsantrag 599

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 23 – Absatz 1

Vorschlag für eine Richtlinie über den Führerschein
Artikel 14

Vorschlag der Kommission

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklasse C**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Geänderter Text

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen **C und C1**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. en

Änderungsantrag 600

Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 23 – Absatz 1

Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklasse C**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Geänderter Text

„c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklassen C und CE**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. en

Begründung

Die Ausweitung des begleiteten Fahrens auf Fahrer mit CE-Führerschein ermöglicht es jungen Berufskraftfahrern, Fahrzeuge der Klasse C ab 17 Jahren (begleitet) und Fahrzeuge der Klasse CE nach Vollendung des 18. Lebensjahres zu fahren.

Änderungsantrag 601
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 – Absatz 1
Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5– Absatz 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklasse C**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Geänderter Text

c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der **Führerscheinklassen C und CE**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. ro

Änderungsantrag 602
Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklasse C, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Geänderter Text

c) ab 17 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklasse C **und CE**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt und die Bedingungen gemäß Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie [VERWEIS AUF DIE VORLIEGENDE RICHTLINIE] erfüllt.“

Or. fr

Änderungsantrag 603
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 a (neu)

Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) **von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr im Umkreis von bis zu 50 km, sowie** von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat **kann** einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen **auf seinem Hoheitsgebiet** ab dem Alter von 18 Jahren **gestatten**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der

Geänderter Text

Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen C1 und C1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt;

Jeder Mitgliedstaat **gestattet** einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen ab dem Alter von 18 Jahren, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der

Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann *einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen* auf seinem Hoheitsgebiet *ab dem Alter von 20 Jahren gestatten*, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 *besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;*“

Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann *das Mindestalter für Berufsfahrer von Bussen und Reisebussen der Klassen D und DE* auf seinem Hoheitsgebiet *auf 18 Jahre herabsetzen*, sofern *die Fahrer eine vollständige Berufsausbildung absolviert haben und* den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 *der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzen;*“

Or. en

Begründung

Zweck dieser Änderung ist es, die Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Fahrerausbildung an die Bestimmungen dieser Richtlinie anzugleichen und gleichzeitig die Entfernungsbegrenzung von 50 km aufzuheben.

Änderungsantrag 604

Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fidanza, Massimiliano Salini, Lucia Vuolo

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 23 – Absatz 1 a (neu)

Richtlinie (EU) 2022/2561

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) *von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr im Umkreis von bis zu 50 km, sowie* von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1

Geänderter Text

Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen **auf seinem Hoheitsgebiet** ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann **einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen** auf seinem Hoheitsgebiet **ab dem Alter von 20 Jahren gestatten**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 **besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;**

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann **das Mindestalter für Berufsfahrer von Bussen und Reisebussen der Klassen D und DE** auf seinem Hoheitsgebiet **auf 18 Jahre herabsetzen**, sofern **die Fahrer eine vollständige Berufsausbildung absolviert haben und** den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 **der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzen;**

Or. en

Änderungsantrag 605

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Artikel 23 – Absatz 1 a (neu)

Richtlinie (EU) 2022/2561

Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a

Derzeitiger Wortlaut

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

Geänderter Text

Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) **von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr im Umkreis von bis zu 50 km, sowie** von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann **einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen** auf seinem Hoheitsgebiet **ab dem Alter von 20 Jahren gestatten**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. **Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;**

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann **das Mindestalter für Berufsfahrer von Bussen und Reisebussen der Klassen D und DE** auf seinem Hoheitsgebiet **auf 18 Jahre herabsetzen**, sofern **die Fahrer eine vollständige Berufsausbildung absolviert haben und** den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 **der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzen;**

Or. en

Änderungsantrag 606 Jan-Christoph Oetjen

**Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 – Absatz 1 a (neu)
Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a**

Derzeitiger Wortlaut

Geänderter Text

Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr im Umkreis von bis zu 50 km, sowie von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat **kann** einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren **gestatten**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann **einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen** auf seinem Hoheitsgebiet **ab dem Alter von 20 Jahren gestatten**, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. **Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;**

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr im Umkreis von bis zu 50 km, sowie von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat **gestattet** einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann **das Mindestalter die Fahrzeugklassen D und DE** auf seinem Hoheitsgebiet **auf 18 Jahre herabsetzen**, sofern **die Fahrer eine vollständige Berufsausbildung absolviert haben und** den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 **der Richtlinie (EU) 2022/2561 besitzen;**

Or. en

Änderungsantrag 607
Elsi Katainen

Vorschlag für eine Richtlinie
Artikel 23 – Absatz 1 a (neu)
Richtlinie (EU) 2022/2561
Artikel 5 – Absatz 3 – Buchstabe a

Artikel 5 Absatz 3 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr **im Umkreis von bis zu 50 km**, sowie von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 20 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;

b) ab 23 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.“

„(3) Dem Kraftfahrer ist im Personenverkehr das Führen folgender Fahrzeuge gestattet:

a) ab 21 Jahren:

i) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E für die Personenbeförderung im Linienverkehr sowie von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D1 und D1 + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 18 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt;

ii) von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt.

Jeder Mitgliedstaat kann einem Fahrer das Führen von Fahrzeugen einer dieser Führerscheinklassen auf seinem Hoheitsgebiet ab dem Alter von 20 Jahren gestatten, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 1 besitzt. Das Alter darf auf 18 Jahre herabgesetzt werden, wenn der Fahrer diese Fahrzeuge ohne Fahrgäste führt;

b) ab 23 Jahren: von Fahrzeugen der Führerscheinklassen D und D + E, sofern er den Befähigungsnachweis gemäß Artikel 6 Absatz 2 besitzt.“

Or. en

Begründung

Die unter Ziffer i genannte Entfernung sollte nicht auf 50 km begrenzt sein. Busfahrer erhalten eine umfassende Ausbildung, und es gibt bereits einen Mangel an Busfahrern. Deshalb ist es wichtig, dass auch jüngere Busfahrer auf allen Strecken fahren können.

Änderungsantrag 608 **Achille Variati**

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe b – Spiegelstrich 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ***Risiko einer Ablenkung durch die Verwendung elektronischer Geräte während des Fahrens und mögliche Auswirkungen auf die Sicherheit;***

Or. it

Änderungsantrag 609 **Erik Bergkvist**

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe c – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- wichtigste Grundsätze im Zusammenhang mit der Einhaltung des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen;

- wichtigste Grundsätze im Zusammenhang mit der Einhaltung des Sicherheitsabstands zu anderen Fahrzeugen, dem Bremsweg und der Bodenhaftung des Fahrzeugs bei verschiedenen Witterungs- und Fahrbahnverhältnissen, ***insbesondere bei Schnee und Glätte;***

Or. en

Begründung

Schnee und Glätte werden bei Theorieprüfungen oft vergessen, obwohl es sich um eine der

gefährlichsten Straßenbedingungen handelt, denen sich der Fahrer gegenübersehen kann.

Änderungsantrag 610
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe d – Spiegelstrich 1

Vorschlag der Kommission

– spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit der mangelnden Erfahrung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere gefährdeter Verkehrsteilnehmer, die im Verkehr weniger geschützt sind als die Nutzer von Kraftfahrzeugen wie Pkw, Bussen und Lastkraftwagen und die den Kollisionskräften unmittelbar ausgesetzt sind. Zu dieser Kategorie gehören Fußgänger, Radfahrer, Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, Nutzer von persönlichen Mobilitätshilfen sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung.

Geänderter Text

– spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit der mangelnden Erfahrung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere gefährdeter Verkehrsteilnehmer, die im Verkehr weniger geschützt sind als die Nutzer von Kraftfahrzeugen wie Pkw, Bussen und Lastkraftwagen und die den Kollisionskräften unmittelbar ausgesetzt sind; zu dieser Kategorie gehören **Kinder**, Fußgänger, Radfahrer, Nutzer von zweirädrigen Kraftfahrzeugen, Nutzer von persönlichen Mobilitätshilfen sowie Menschen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung;

Or. it

Änderungsantrag 611
Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe d – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

– Gefahren aufgrund des Verkehrs verschiedener Arten von Fahrzeugen, deren Fahreigenschaften und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer, **einschließlich Fahrzeugen mit fortschrittlichen Fahrassistenzsystemen und anderen automatisierten Merkmalen**;

Geänderter Text

– Gefahren aufgrund des Verkehrs verschiedener Fahrzeugarten, deren Fahreigenschaften und der unterschiedlichen Sicht der Fahrzeugführer;

Änderungsantrag 612
Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe d – Spiegelstrich 2
a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ***Gefahren und Möglichkeiten aufgrund der Nutzung fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme oder anderer automatisierter Merkmale;***

Or. fr

Änderungsantrag 613
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe e – Spiegelstrich 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- allgemeine Regeln für das Verhalten des Fahrzeugführers bei Unfällen (Sicherung des Verkehrs, Unfallmeldung) und ***Maßnahmen, die er gegebenenfalls treffen kann, um Opfern eines Straßenverkehrsunfalls Hilfe zu leisten;***

- allgemeine Regeln für das Verhalten des Fahrzeugführers bei Unfällen (Sicherung des Verkehrs, Unfallmeldung) und ***Grundkenntnisse im Bereich der Leistung erster Hilfe und der Verwendung der dafür vorgesehenen Instrumente;***

Or. it

Änderungsantrag 614
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe e – Spiegelstrich 2
a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- ***Vorschriften für das Verhalten im Falle eines sich nähernden Einsatzfahrzeugs sowie für das Verhalten an der Unfallstelle;***

Or. it

Änderungsantrag 615
Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe e – Spiegelstrich 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb;

- Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, ***insbesondere der Gefahr eines Brandes oder einer chemischen Reaktion bei einem Unfall oder einer Störung;***

Or. fr

Änderungsantrag 616
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe e – Spiegelstrich 4

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

- Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb;

- Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit Fahrzeugen mit alternativem Antrieb ***und/oder Batterieantrieb;***

Or. it

Änderungsantrag 617
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe e a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***ea) Einsatz fortgeschrittener
Fahrerassistenzsysteme und
unterstützender Technologien und deren
Vorteile;***

Or. it

Änderungsantrag 618
Elena Kountoura

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***(ha) potenzielle Risiken und
Vorsichtsmaßnahmen, die beim Fahren
zur Arbeit erforderlich sind;***

Or. en

Änderungsantrag 619
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anlage II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Ziffer i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***ia) Risiken im Zusammenhang mit
der Interaktion zwischen den
verschiedenen Fahrzeugtypen aufgrund
unterschiedlicher Abmessungen und
Fahrdynamiken.***

Or. ro

Änderungsantrag 620
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**ia) grundlegender Rechtsrahmen für
Zufahrtsbeschränkungen in Städten,
einschließlich Niedrigemissionszonen;**

Or. it

Änderungsantrag 621
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(ia) Risiken im Zusammenhang mit
der Interaktion zwischen verschiedenen
Fahrzeugtypen aufgrund
unterschiedlicher Dimensionen und
Fahrdynamiken.**

Or. en

Begründung

Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern, ist es für private und gefährdete Verkehrsteilnehmer (Kategorien A und B) von entscheidender Bedeutung, dass sie ihre Gefährdung und schlechtere Sichtbarkeit für größere Fahrzeuge besser verstehen, was durch grundlegende Erklärungen in Bezug auf diese größeren Fahrzeuge und ihr Fahrverhalten auf der Straße erzielt werden kann. Die Förderung einer sicheren Interaktion zwischen privaten Verkehrsteilnehmern und dem gewerblichen Güter- und Personenverkehr wird ein entscheidender Schritt sein, um die Unfallrisiken sowie potenzielle Verletzungen und Todesfälle zu verringern und die Straßenverkehrssicherheit weiter zu fördern, um schließlich die Ziele der „Vision Null Straßenverkehrstote“ bis 2050 zu erreichen.

Änderungsantrag 622

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ia) Grundlagen der Ersten Hilfe;

Or. en

Änderungsantrag 623

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ib) Risiken im Zusammenhang mit der Interaktion zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen aufgrund unterschiedlicher Dimensionen und Fahrdynamiken.

Or. it

Änderungsantrag 624

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 – Absatz 1 – Buchstabe i b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ib) Risiken im Zusammenhang mit der Interaktion zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen aufgrund unterschiedlicher Dimensionen und Fahrdynamiken.

Änderungsantrag 625
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 2 b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

2b. Risiken im Zusammenhang mit der Interaktion zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen aufgrund unterschiedlicher Dimensionen und Fahrdynamiken.

Or. en

Begründung

Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu verbessern, ist es für private und gefährdete Verkehrsteilnehmer (Kategorien A und B) von entscheidender Bedeutung, dass sie ihre Gefährdung und schlechtere Sichtbarkeit für größere Fahrzeuge besser verstehen, was durch grundlegende Erklärungen in Bezug auf diese größeren Fahrzeuge und ihr Fahrverhalten auf der Straße erzielt werden kann. Die Förderung einer sicheren Interaktion zwischen privaten Verkehrsteilnehmern und dem gewerblichen Güter- und Personenverkehr wird ein entscheidender Schritt sein, um die Unfallrisiken sowie potenzielle Verletzungen und Todesfälle zu verringern und die Straßenverkehrssicherheit weiter zu fördern, um schließlich die Ziele der „Vision Null Straßenverkehrstote“ bis 2050 zu erreichen.

Änderungsantrag 626
Elena Kountoura

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Besondere Bestimmungen für die Klasse B

Beim Führen von Fahrzeugen der Klasse N1 ist eine Überprüfung der allgemeinen Kenntnisse in Bezug auf Folgende Aspekte vorgeschrieben:

- a) *Be- und Entladen, Ladungssicherung*
b) *spezifische Risikofaktoren im Zusammenhang mit dem Führen von Fahrzeugen der Klasse N1*

Or. en

Änderungsantrag 627

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

4. Besondere Bestimmungen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 **und** D1E

4. Besondere Bestimmungen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E **und T**

Or. en

Änderungsantrag 628

Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) Vorschriften für die Beförderungsart: Güter oder Personen;

entfällt

Or. en

Begründung

Um die Ausbildung der Fahrer zu optimieren, wird vorgeschlagen, bestimmte Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheinrichtlinie zu streichen und sie nur in der Richtlinie über die Fahrerausbildung (Richtlinie (EU) 2022/2561) beizubehalten. Durch die Tilgung von Doppelungen in Bezug auf die Ausbildung werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten der Fahrerausbildung

verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Berufsausbildung gesteigert.

Änderungsantrag 629
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) Vorschriften für die Beförderungsart: Güter oder Personen; **entfällt**

Or. ro

Begründung

Um die Fahrerausbildung zu optimieren, wird vorgeschlagen, die spezifischen Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheintrichtlinie herauszunehmen und sie zugleich lediglich in der Richtlinie über die Ausbildungsbescheinigung für Fahrer mit einem Befähigungsausweis (EU-Richtlinie 2022/20561) beizubehalten. Durch die Beseitigung doppelter Schulungsinhalte werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten für die Ausbildung von Fahrern verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Ausbildung erhöht.

Änderungsantrag 630
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) Kenntnis der Fahrzeug- und Beförderungsdokumente, die für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr vorgeschrieben sind; **entfällt**

Or. ro

Begründung

Um die Fahrerausbildung zu optimieren, wird vorgeschlagen, die spezifischen Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-

Führerscheinrichtlinie herauszunehmen und sie zugleich lediglich in der Richtlinie über die Ausbildungsbescheinigung für Fahrer mit einem Befähigungsausweis (EU-Richtlinie 2022/20561) beizubehalten. Durch die Beseitigung doppelter Schulungsinhalte werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten für die Ausbildung von Fahrern verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Ausbildung erhöht.

Änderungsantrag 631
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) Kenntnis der Fahrzeug- und Beförderungsdokumente, die für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr vorgeschrieben sind; **entfällt**

Or. en

Begründung

Um die Ausbildung der Fahrer zu optimieren, wird vorgeschlagen, bestimmte Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheinrichtlinie zu streichen und sie nur in der Richtlinie über die Fahrerausbildung (Richtlinie (EU) 2022/2561) beizubehalten. Durch die Tilgung von Doppelungen in Bezug auf die Ausbildung werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten der Fahrerausbildung verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Berufsausbildung gesteigert.

Änderungsantrag 632
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

e) Kenntnis der Vorsichtsmaßnahmen beim Demontieren von Rädern und beim Radwechsel; **entfällt**

Or. ro

Begründung

Um die Fahrerausbildung zu optimieren, wird vorgeschlagen, die spezifischen Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheinrichtlinie herauszunehmen und sie zugleich lediglich in der Richtlinie über die Ausbildungsbescheinigung für Fahrer mit einem Befähigungsausweis (EU-Richtlinie 2022/20561) beizubehalten. Durch die Beseitigung doppelter Schulungsinhalte werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten für die Ausbildung von Fahrern verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Ausbildung erhöht.

Änderungsantrag 633 **Peter Lundgren**

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe e**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(e) Kenntnis der Vorsichtsmaßnahmen beim Demontieren von Rädern und beim Radwechsel; **entfällt**

Or. en

Begründung

Um die Ausbildung der Fahrer zu optimieren, wird vorgeschlagen, bestimmte Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheinrichtlinie zu streichen und sie nur in der Richtlinie über die Fahrerausbildung (Richtlinie (EU) 2022/2561) beizubehalten. Durch die Tilgung von Doppelungen in Bezug auf die Ausbildung werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten der Fahrerausbildung verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Berufsausbildung gesteigert.

Änderungsantrag 634 **Maria Grapini**

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe f**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen; Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer;

f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen; Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer, *den Zweck und die Verwendung von*

Änderungsantrag 635
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

(f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen;
Vorschriften über
Geschwindigkeitsbegrenzer;

Geänderter Text

(f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen;
Vorschriften über
Geschwindigkeitsbegrenzer, **Zweck und Einsatz von Getriebebremsen/Auspuff und Bremsen;**

Or. en

Änderungsantrag 636
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

(f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen;
Vorschriften über
Geschwindigkeitsbegrenzer;

Geänderter Text

(f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen;
Vorschriften über
Geschwindigkeitsbegrenzer; **Zweck und Einsatz von Getriebebremsen/Auspuff und Bremsen;**

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante und moderne Schulungselemente hinzuzufügen, um den Fahr- und Sicherheitshilfen besser Rechnung zu tragen, die heutzutage in allen modernen schweren Nutz- und Personenkraftfahrzeugen eingebaut sind. Dadurch werden Fahranfänger besser auf ihre Rolle als moderne Berufskraftfahrer in allen modernen Fahrzeugen vorbereitet.

Gezieltere und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 637

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

(f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen;
Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer;

Geänderter Text

(f) Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Fahrzeugen;
Vorschriften über Geschwindigkeitsbegrenzer, **Zweck und Einsatz von Getriebebremsen/Auspuff und Bremsen**;

Or. en

Änderungsantrag 638

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

g) Behinderung der Sicht des Fahrzeugführers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs;

Geänderter Text

g) Behinderung der Sicht des Fahrzeugführers aufgrund der Bauart des Fahrzeugs, **insbesondere in Bezug auf die Beeinträchtigung der Wahrnehmung von Fußgängern, Radfahrern und Nutzern von Mikromobilität vor oder neben dem Fahrzeug**;

Or. it

Änderungsantrag 639

Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**h) Lesen einer Straßenkarte,
Streckenplanung, einschließlich der
Benutzung eines elektronischen
Navigationssystems (fakultativ);** **entfällt**

Or. ro

Änderungsantrag 640
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(h) Lesen einer Straßenkarte,
Streckenplanung, einschließlich der
Benutzung eines elektronischen
Navigationssystems (fakultativ);** **entfällt**

Or. en

Begründung

Um die Ausbildung der Fahrer zu optimieren, wird vorgeschlagen, bestimmte Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheinrichtlinie zu streichen und sie nur in der Richtlinie über die Fahrerausbildung (Richtlinie (EU) 2022/2561) beizubehalten. Durch die Tilgung von Doppelungen in Bezug auf die Ausbildung werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten der Fahrerausbildung verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Berufsausbildung gesteigert.

Änderungsantrag 641
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(h) **Lesen einer Straßenkarte, Streckenplanung, einschließlich der Benutzung eines elektronischen Navigationssystems (fakultativ);**

(h) **defensive und umweltbewusste Fahrweise: Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug; Überholen in Kurven, Fahrbahnwechsel, Vorrangregeln; Geschwindigkeitsbegrenzungen;**

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 642 Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

h) **Lesen einer Straßenkarte, Streckenplanung, einschließlich der Benutzung eines elektronischen Navigationssystems (fakultativ);**

h) Streckenplanung, einschließlich der **Nutzung** eines elektronischen Navigationssystems (fakultativ);

Or. it

Änderungsantrag 643 Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ha) defensiv und energiesparend

fahren: Abstand zum vorderen Fahrzeug halten; Kurvenfahrt und Spurwechsel beherrschen, Vorfahrt beachten; Vorschriften und Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten;

Or. ro

Änderungsantrag 644

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) defensive und umweltbewusste Fahrweise: Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug; Überholen in Kurven, Fahrbahnwechsel, Vorrangregeln; Geschwindigkeitsbegrenzungen;

Or. en

Änderungsantrag 645

Bergur Løkke Rasmussen

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe h a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ha) defensive und umweltbewusste Fahrweise: Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug; Überholen in Kurven, Fahrbahnwechsel, Vorrangregeln; Geschwindigkeitsbegrenzungen;

Or. en

Änderungsantrag 646
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

i) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (Verstauen und Verzurren), Beherrschen von Schwierigkeiten mit verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges Ladegut, hängendes Ladegut usw.), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1 und C1E); **entfällt**

Or. ro

Änderungsantrag 647
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (Verstauen und Verzurren), Beherrschen von Schwierigkeiten mit verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges Ladegut, hängendes Ladegut usw.), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1 und C1E); **entfällt**

Or. en

Begründung

Um die Ausbildung der Fahrer zu optimieren, wird vorgeschlagen, bestimmte Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheinrichtlinie zu streichen und sie nur in der Richtlinie über die Fahrerausbildung (Richtlinie (EU) 2022/2561) beizubehalten. Durch die Tilgung von Doppelungen in Bezug auf die Ausbildung werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten der Fahrerausbildung verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Berufsausbildung gesteigert.

Änderungsantrag 648

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

(i) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (Verstauen und Verzurren), Beherrschen von Schwierigkeiten mit verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges Ladegut, hängendes Ladegut usw.), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1 **und** C1E);

Geänderter Text

(i) Sicherheitsfaktoren im Zusammenhang mit der Beladung des Fahrzeugs: Kontrolle des Ladeguts (Verstauen und Verzurren), Beherrschen von Schwierigkeiten mit verschiedenen Arten von Ladegut (z. B. flüssiges Ladegut, hängendes Ladegut usw.), Be- und Entladen von Gütern und dafür erforderliche Verwendung von Ladevorrichtungen (nur bei den Klassen C, CE, C1, C1E **und** T);

Or. en

Änderungsantrag 649

Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe A – Nummer 4 – Nummer 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) ***Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und***

Geänderter Text

entfällt

Sicherheit der Passagiere; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein (öffentliche Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen usw.) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).

Or. en

Begründung

Um die Ausbildung der Fahrer zu optimieren, wird vorgeschlagen, bestimmte Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheinrichtlinie zu streichen und sie nur in der Richtlinie über die Fahrerausbildung (Richtlinie (EU) 2022/2561) beizubehalten. Durch die Tilgung von Doppelungen in Bezug auf die Ausbildung werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten der Fahrerausbildung verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Berufsausbildung gesteigert.

**Änderungsantrag 650
Achille Variati**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt A – Nummer 4 – Punkt 1 – Buchstabe j**

Vorschlag der Kommission

j) Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein (öffentliche Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen usw.) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).

Geänderter Text

j) Kenntnis der Verantwortung des Fahrzeugführers bei der Personenbeförderung; Komfort und Sicherheit der Passagiere, ***insbesondere von Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität***; Beförderung von Kindern; notwendige Kontrolle vor dem Abfahren; alle Bustypen müssen Teil der theoretischen Prüfung sein (öffentliche Busse und Reisebusse, Busse mit speziellen Abmessungen usw.) (nur bei den Klassen D, DE, D1 und D1E).

Or. it

**Änderungsantrag 651
Barbara Thaler**

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 1 – Buchstabe c – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Der Unionscode, der auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B und BE, der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, wird gestrichen, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert.

Geänderter Text

Der Unionscode, der auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B und BE, der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, wird gestrichen, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert. ***Diese Schulung kann vor oder nach der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe erfolgen.***

Or. en

Änderungsantrag 652

Caroline Nagtegaal

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 1 – Buchstabe c – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Der Unionscode, ***der*** auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B ***und*** BE, ***der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, wird*** gestrichen, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert.

Geänderter Text

Der ***in Absatz 1 beschriebene*** Unionscode ***darf nicht*** auf einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, B ***oder*** BE vermerkt ***werden oder muss anschließend aus dem Führerschein*** gestrichen ***werden***, wenn der ***Antragsteller oder*** Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert, ***die vor oder nach der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe stattfinden kann.***

Or. en

Begründung

Dies ermöglicht es den Mitgliedstaaten, Vorbereitungen in Bezug auf das Fahren mit Automatikgetriebe zu treffen, ohne die Fähigkeiten im Fahren mit manuellem Getriebe zu vernachlässigen.

Änderungsantrag 653

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Absatz 5 – Nummer 1 – Buchstabe c – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Der Unionscode, **der auf** einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1, **B und BE, der aufgrund einer Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe ausgestellt wurde, vermerkt ist, wird gestrichen**, wenn der Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert.

Geänderter Text

Der Unionscode **(78) wird nicht vermerkt oder wird folglich gestrichen** von einem Führerschein der Klassen A1, A2, A, B1 **oder B**, wenn der **Bewerber oder** Inhaber eine spezielle Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen besteht oder eine spezielle Schulung absolviert, **was vor oder nach der Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe erfolgen darf**.

Or. de

Begründung

Zu Anzahl der zugelassenen Automatikfahrzeuge steigt laufend. Automatikfahrzeuge sind technologiebedingt eher mit Assistenzsystemen ausgestattet, deren Anwendungsfälle zunehmen. Durch die Flexibilisierung der Fahrprüfung (mit der Option einer prüfungsfreien Erweiterung eines auf Automatik eingeschränkten Führerschein auf einen Führerschein, der zusätzlich zum Lenken von Fahrzeugen mit Schaltgetriebe berechtigt) entsteht ein Anreiz für die Fahrschulen, ihre Flotten rascher auf Automatikfahrzeuge umzustellen.

Änderungsantrag 654

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 1 – Buchstabe d – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Besondere Bestimmungen für Fahrzeuge der Klassen BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 **und** D1E

Geänderter Text

Besondere Bestimmungen für Fahrzeuge der Klassen BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E **und T**

Or. en

Änderungsantrag 655
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe g – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben **ist; der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens genauso breit und hoch wie die Führerkabine** ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Or. ro

Begründung

Obiectivul este de a permite centrelor de formare, în colaborare cu companiile de transport, să utilizeze vehicule și echipamente de ultimă generație pentru instruirea și testarea șoferilor care reflectă mai exact vehiculele moderne și tehnologiile de ultimă oră utilizate de companiile de transportul rutier. Acest lucru va ajuta la o mai bună introducere și pregătire a oricărui candidat profesionist la conducere în operațiunile și practica zilnică a vehiculelor grele, permițând în același timp tuturor operatorilor de transport și material rulant modern din UE să se implice mai bine în procesul de formare și recrutare, care este necesar pentru a aborda actuala situație și numărul de șoferi anticipați de care are nevoie industria.

Änderungsantrag 656
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe g – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **Kontrollgerät**, wie *es* in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; **der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist**; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen Fahrtschreiber**, wie *er* in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Or. it

Änderungsantrag 657
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe g – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in *der Verordnung* (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; **der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist**; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in *den Verordnungen* (EU) Nr. 2821/2014 und Nr. 165/2014 beschrieben ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, die Ausbildungszentren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, modernste Fahrzeuge und Ausrüstungen für die Ausbildung und Prüfung von Fahrern einzusetzen, die den modernen Fahrzeugen und den von den Verkehrsunternehmen eingesetzten aktuellen Technologien besser Rechnung tragen. Dies wird dazu beitragen, Berufskraftfahrer besser auf den täglichen Betrieb und die tägliche Praxis mit schweren Nutzfahrzeugen vorzubereiten und gleichzeitig allen modernen Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen in der EU eine bessere Beteiligung am Schulungs- und Einstellungsprozess zu ermöglichen.

Änderungsantrag 658

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe g – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen oder analogen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Or. en

Änderungsantrag 659
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe g – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 12 000 kg, einer Länge von mindestens 8 m und einer Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Fahrzeug ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 10 000 kg zu verwenden;

Or. en

Begründung

The objective isto enable training centres, in collaboration with transport companies, to use state-of-the-artvehicles and equipment for training and testing of drivers that more accuratelyreflect the modern vehicles and up-to-date technologies used by road transportcompanies. This will help better introduce and prepare any professional drivingcandidate to the heavy-duty vehicle daily operations and practice, while allowing all the EU modern rolling stock andtransport operators to better engage with the training and recruitment process,which is necessary to address the current and anticipated driver numbers thatthe industry requires.

Änderungsantrag 660
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe h – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug

Geänderter Text

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug

oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem Kontrollgerät, wie es in *der Verordnung* (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; ***der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist;*** das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem, ***einem fünften Rad, einem Getriebe mit mindestens 8 Vorwärtsgängen*** und mit einem ***digitalen*** Kontrollgerät, wie es in ***den Verordnungen*** (EU) Nr. 3821/85 und Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, die Ausbildungszentren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, modernste Fahrzeuge und Ausrüstungen für die Ausbildung und Prüfung von Fahrern einzusetzen, die den modernen Fahrzeugen und den von den Verkehrsunternehmen eingesetzten aktuellen Technologien besser Rechnung tragen. Dies wird dazu beitragen, Berufskraftfahrer besser auf den täglichen Betrieb und die tägliche Praxis mit schweren Nutzfahrzeugen vorzubereiten und gleichzeitig allen modernen Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen in der EU eine bessere Beteiligung am Schulungs- und Einstellungsprozess zu ermöglichen.

Änderungsantrag 661 Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe h – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80

Geänderter Text

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80

km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; **der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens genauso breit und hoch wie die Führerkabine ist**; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem, **mit einer Sattelkupplung** und mit einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Or. ro

Änderungsantrag 662 Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe h – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem **Kontrollgerät**, wie **es** in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; **der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist**; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem **digitalen Fahrtenschreiber**, wie **er** in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Or. it

Änderungsantrag 663
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe h – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem, **einem fünften Rad** und mit einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Or. en

Begründung

The objective isto enable training centres, in collaboration with transport companies, to use state-of-the-artvehicles and equipment for training and testing of drivers that more accuratelyreflect the modern vehicles and up-to-date technologies used by road transportcompanies. This will help better introduce and prepare any professional drivingcandidate to the heavy-duty vehicle daily operations and practice, while allowing all the EU modern rolling stock andtransport operators to better engage with the training and recruitment process,which is necessary to address the current and anticipated driver numbers thatthe industry requires.

Änderungsantrag 664
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe h – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Sattelkraftfahrzeuge oder Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse C und einem Anhänger mit einer Länge von mindestens 7,5 m; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination muss eine zulässige Gesamtmasse von mindestens 20 000 kg, eine Länge von mindestens 14 m und eine Breite von mindestens 2,40 m aufweisen, eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen sowie mit einem Antiblockiersystem und mit einem **digitalen oder analogen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist, ausgestattet sein; der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist; das Sattelkraftfahrzeug oder die Kombination ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 15 000 kg zu verwenden;

Or. en

Änderungsantrag 665

Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe i – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; **der Frachtraum des Anhängers besteht aus**

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014

einem geschlossenen Körper, der mindestens genauso breit und hoch wie die Führerkabine ist;

beschrieben ist;

Or. ro

Änderungsantrag 666
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe i – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **Kontrollgerät**, wie *es* in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; **der Frachtraum besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist;**

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen Fahrtenstreiber**, wie *er* in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Or. it

Änderungsantrag 667
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe i – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist; **der Frachtraum besteht aus einem**

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse C1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 4000 kg und einer Länge von mindestens 5 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014

geschlossenen Körper, der mindestens so breit und hoch wie die Führerkabine ist;

beschrieben ist;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, die Ausbildungszentren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, modernste Fahrzeuge und Ausrüstungen für die Ausbildung und Prüfung von Fahrern einzusetzen, die den modernen Fahrzeugen und den von den Verkehrsunternehmen eingesetzten aktuellen Technologien besser Rechnung tragen. Dies wird dazu beitragen, Berufskraftfahrer besser auf den täglichen Betrieb und die tägliche Praxis mit schweren Nutzfahrzeugen vorzubereiten.

Änderungsantrag 668 Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe j – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg. Die Fahrzeugkombination muss eine Länge von mindestens 8 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; **der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens genauso breit und hoch wie die Führerkabine ist; der geschlossene Körper des Anhängers kann geringfügig weniger breit sein, sofern sichergestellt ist, dass die Sicht nach hinten nur über die Außenrückspiegel des Zugfahrzeugs möglich ist;** der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg; die Fahrzeugkombination muss eine Länge von mindestens 8 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Or. it

Änderungsantrag 669 Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe j – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg. Die Fahrzeugkombination muss eine Länge von mindestens 8 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; **der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens genauso breit und hoch wie die Führerkabine ist; der geschlossene Körper des Anhängers kann geringfügig weniger breit sein, sofern sichergestellt ist, dass die Sicht nach hinten nur über die Außenrückspiegel des Zugfahrzeugs möglich ist;** der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg. Die Fahrzeugkombination muss eine Länge von mindestens 8 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Or. ro

Änderungsantrag 670

Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe j – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg. Die Fahrzeugkombination muss eine Länge von mindestens 8 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; **der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens genauso breit und hoch wie die Führerkabine ist; der geschlossene Körper des Anhängers kann**

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse C1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg. Die Fahrzeugkombination muss eine Länge von mindestens 8 m aufweisen und eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

geringfügig weniger breit sein, sofern sichergestellt ist, dass die Sicht nach hinten nur über die Außenrückspiegel des Zugfahrzeugs möglich ist; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, die Ausbildungszentren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, modernste Fahrzeuge und Ausrüstungen für die Ausbildung und Prüfung von Fahrern einzusetzen, die den modernen Fahrzeugen und den von den Verkehrsunternehmen eingesetzten aktuellen Technologien besser Rechnung tragen. Dies wird dazu beitragen, Berufskraftfahrer besser auf den täglichen Betrieb und die tägliche Praxis mit schweren Nutzfahrzeugen vorzubereiten.

Änderungsantrag 671

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe k – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen oder analogen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Or. en

Änderungsantrag 672

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe k – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **Kontrollgerät**, wie *es* in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen Fahrtenschreiber**, wie *er* in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Or. it

Änderungsantrag 673
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe k – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Or. ro

Änderungsantrag 674
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe k – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine

Geänderter Text

Fahrzeuge der Klasse D mit einer Länge von mindestens 10 m und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine

Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ausgestattet mit einem Antiblockiersystem und einem **digitalen** Kontrollgerät, wie es in der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschrieben ist;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, die Ausbildungszentren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, modernste Fahrzeuge und Ausrüstungen für die Ausbildung und Prüfung von Fahrern einzusetzen, die den modernen Fahrzeugen und den von den Verkehrsunternehmen eingesetzten aktuellen Technologien besser Rechnung tragen. Dies wird dazu beitragen, Berufskraftfahrer besser auf den täglichen Betrieb und die tägliche Praxis mit schweren Nutzfahrzeugen vorzubereiten.

Änderungsantrag 675 Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe l – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; **der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens 2 m breit und 2 m hoch ist**; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, die Ausbildungszentren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, modernste Fahrzeuge und Ausrüstungen für die Ausbildung und Prüfung von Fahrern einzusetzen, die den modernen Fahrzeugen und den von den Verkehrsunternehmen eingesetzten aktuellen Technologien besser Rechnung tragen. Dies wird dazu beitragen, Berufskraftfahrer besser auf den täglichen Betrieb und die tägliche

Praxis mit schweren Nutzfahrzeugen vorzubereiten.

Änderungsantrag 676
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ***der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens 2 m breit und 2 m hoch ist;*** der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Or. it

Änderungsantrag 677
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe I – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ***der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens 2 m breit und 2 m hoch ist;*** der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Klasse D und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg und eine Breite von mindestens 2,40 m, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Änderungsantrag 678
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe n – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ***der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens 2 m breit und 2 m hoch ist;*** der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg, die eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, die Ausbildungszentren in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in die Lage zu versetzen, modernste Fahrzeuge und Ausrüstungen für die Ausbildung und Prüfung von Fahrern einzusetzen, die den modernen Fahrzeugen und den von den Verkehrsunternehmen eingesetzten aktuellen Technologien besser Rechnung tragen. Dies wird dazu beitragen, Berufskraftfahrer besser auf den täglichen Betrieb und die tägliche Praxis mit schweren Nutzfahrzeugen vorzubereiten.

Änderungsantrag 679
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 5 – Punkt 2 – Buchstabe n – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg, die

Geänderter Text

Kombinationen aus einem Prüfungsfahrzeug der Unterklasse D1 und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mindestens 1250 kg, die

eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; ***der Frachtraum des Anhängers besteht aus einem geschlossenen Körper, der mindestens 2 m breit und 2 m hoch ist;*** der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

eine Geschwindigkeit von mindestens 80 km/h erreichen; der Anhänger ist mit einer tatsächlichen Gesamtmasse von mindestens 800 kg zu verwenden;

Or. ro

Änderungsantrag 680

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 5 – Nummer 2 – Buchstabe n a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(na) Klasse T

Fahrzeugkombinationen, bestehend aus einer Zugmaschine der Klasse T und einem Anhänger:

(a) die bauartbedingte

Höchstgeschwindigkeit der Zugmaschine beträgt mehr als 40 km/h,

(b) die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeugkombination beträgt mehr als 40 km/h,

(c) Zweileitungsbremssystem,

(d) Anhänger mit mindestens einem geschlossenem Ladebereich (Fahrgestell ohne geschlossenen Boden nicht zulässig),

(e) Länge des Anhängers bei Verwendung eines Starrdeichselanhängers mindestens 4,5 m und

(f) Länge der Fahrzeugkombination mindestens 7,5 m.

Or. en

Änderungsantrag 681
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 6 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln;

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen oder die Fahrbahn wechseln **oder wenden**;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 682
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 6 – Punkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

g) Überholen/Vorbeifahren: Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich) **sowie von Radfahrern, Nutzern von Mikromobilität und Fußgängern**; an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Or. it

Änderungsantrag 683
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 6 – Punkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Geänderter Text

h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; **Fahrradwege**; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Or. it

Änderungsantrag 684

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 6 – Punkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

j) beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen.

Geänderter Text

j) beim Verlassen des Fahrzeugs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen, **insbesondere unter Berücksichtigung etwaiger Radfahrer, Nutzer von Mikromobilität und Fußgänger.**

Or. it

Änderungsantrag 685

Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 6 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe j a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ja) die verschiedenen Kupplungsmechanismen zwischen Anhängern und Lastkraftwagen, auch die Sattelkupplung für Sattelkraftfahrzeuge

(für Sattelanhänger) und die Bolzenkupplung für Deichselanhänger (Solofahrzeuge), sowie die Standardarbeitsanweisungen und -protokolle für das Ankuppeln von Anhängern an und das Abkuppeln von Anhängern von Lastkraftwagen unter Verwendung dieser Kupplungsmechanismen;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Kupplungsmechanismen spielen im Laufe eines Arbeitstages von Berufskraftfahrern eine kritische Rolle und erfordern daher spezifische Schulungen, um ein umfassendes Verständnis und ein umfassendes Bewusstsein für die Kupplungsfunktion und ihre kritische Natur sicherzustellen. Durch diese zusätzlichen Kriterien würden die Vorbereitung, die Befähigung und das Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer von schweren Nutzfahrzeugen wesentlich verbessert.

Änderungsantrag 686
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 6 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe j a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ja) die Vorsichtsmaßnahmen, die beim sicheren Ein- und Aussteigen aus einem Fahrzeug zu treffen sind;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 687
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Punkt 7 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

g) Überholen/Vorbeifahren:
Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Geänderter Text

g) Überholen/Vorbeifahren:
Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich) **sowie von Radfahrern, Nutzern von Mikromobilität und Fußgängern**; an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Or. it

Änderungsantrag 688
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 7 – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

(h) spezielle Teile der Straße (**soweit verfügbar**): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße:
Kreisverkehr; **mit einem großen Fahrzeug in einen Kreisverkehr einfahren; Rechts- und Linksverkehr**; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts/abwärts fahren; Tunnel;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 689
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 7 – Nummer 4 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

(h) spezielle Teile der Straße (*soweit verfügbar*): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße: Kreisverkehr; **mit einem großen Fahrzeug in einen Kreisverkehr einfahren; Rechts- und Linksverkehr**; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts/abwärts fahren; Tunnel;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 690
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Punkt 7 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Geänderter Text

h) spezielle Teile der Straße (soweit verfügbar): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; **Fahrradwege**; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Or. it

Änderungsantrag 691
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 7 – Punkt 7 – Absatz 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

i) beim *Verlassen des Fahrzeugs* die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen;

Geänderter Text

i) beim *Einsteigen in das und Aussteigen aus dem Fahrzeug* die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen, *insbesondere unter Berücksichtigung etwaiger Radfahrer, Nutzer von Mikromobilität und Fußgänger*;

Or. it

Änderungsantrag 692

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Einleitung

Vorschlag der Kommission

8. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 **und** D1E

Geänderter Text

8. Prüfung der Fähigkeiten und Verhaltensweisen für die Klassen C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E **und T**

Or. en

Änderungsantrag 693

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 1 – Absatz 1 – Buchstabe f

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(f) Sicherheitsfaktoren in Bezug auf die Fahrzeugbeladung überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Blechabdeckung, Frachttüren, Ladevorrichtung (wenn vorhanden), Verriegelung der Kabine (wenn vorhanden), Art der Beladung, Sicherung der Ladung (nur für die Klassen C, CE, C1 **und** C1E);

(f) Sicherheitsfaktoren in Bezug auf die Fahrzeugbeladung überprüfen: Fahrzeugkarosserie, Blechabdeckung, Frachttüren, Ladevorrichtung (wenn vorhanden), Verriegelung der Kabine (wenn vorhanden), Art der Beladung, Sicherung der Ladung (nur für die Klassen C, CE, C1, C1E **und T**);

Or. en

Änderungsantrag 694

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 1 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(g) den Kupplungsmechanismus, die Bremsen und die elektrischen Verbindungen überprüfen (nur für die Klassen CE, C1E, DE **und** D1E);

(g) den Kupplungsmechanismus, die Bremsen und die elektrischen Verbindungen überprüfen (nur für die Klassen CE, C1E, DE, D1E **und T**);

Or. en

Änderungsantrag 695

Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Punkt 1 – Absatz 1 – Ziffer i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

i) Lesen einer Straßenkarte, Streckenplanung, einschließlich der Benutzung eines elektronischen Navigationssystems (fakultativ).

entfällt

Änderungsantrag 696
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 1 – Absatz 1 – Buchstabe i

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(i) Lesen einer Straßenkarte, Streckenplanung, einschließlich der Benutzung eines elektronischen Navigationssystems (fakultativ).

entfällt

Or. en

Begründung

Um die Ausbildung der Fahrer zu optimieren, wird vorgeschlagen, bestimmte Schulungselemente, die für aktive Berufskraftfahrer relevant sind, aus der EU-Führerscheinrichtlinie zu streichen und sie nur in der Richtlinie über die Fahrerausbildung (Richtlinie (EU) 2022/2561) beizubehalten. Durch die Tilgung von Doppelungen in Bezug auf die Ausbildung werden der Verwaltungsaufwand und die Kosten der Fahrerausbildung verringert, und gleichzeitig wird der Wert der Berufsausbildung gesteigert.

Änderungsantrag 697

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

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 2 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(a) den Anhänger oder den Sattelaufleger an das Zugfahrzeug ankuppeln und von diesem abkuppeln; zu Beginn dieser Übung müssen das Zugfahrzeug und der Anhänger oder Aufleger nebeneinanderstehen (d. h. nicht in einer Linie) (nur für die Klassen CE, C1E, DE **und D1E);**

(a) den Anhänger oder den Sattelaufleger an das Zugfahrzeug ankuppeln und von diesem abkuppeln; zu Beginn dieser Übung müssen das Zugfahrzeug und der Anhänger oder Aufleger nebeneinanderstehen (d. h. nicht in einer Linie) (nur für die Klassen CE, C1E, DE, D1E **und T);**

Änderungsantrag 698

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 2 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

(c) zum Be- oder Entladen sicher an einer Laderampe/-plattform oder einer ähnlichen Einrichtung parken (nur für die Klassen C, CE, C1 **und** C1E);

Geänderter Text

(c) zum Be- oder Entladen sicher an einer Laderampe/-plattform oder einer ähnlichen Einrichtung parken (nur für die Klassen C, CE, C1, C1E **und T**);

Or. en

Änderungsantrag 699

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen **oder** die Fahrbahn wechseln;

Geänderter Text

(e) Richtung wechseln: nach links und nach rechts abbiegen, die Fahrbahn wechseln **oder wenden**;

Or. en

Änderungsantrag 700

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 3 – Punkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe g

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

g) Überholen/Vorbeifahren:
Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich); an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

g) Überholen/Vorbeifahren:
Überholen anderer Fahrzeuge (soweit möglich) **sowie von Radfahrern, Nutzern von Mikromobilität und Fußgängern**; an Hindernissen (z. B. parkenden Fahrzeugen) vorbeifahren; (ggf.) von anderen Fahrzeugen überholt werden;

Or. it

Änderungsantrag 701
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 3 – Punkt 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

h) spezielle Teile der Straße (**soweit verfügbar**): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

h) spezielle Teile der Straße:
Kreisverkehre; Befahren eines Kreisverkehrs mit einem großen Fahrzeug; Rechts- und Linksverkehr;
Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf langen Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren; Tunnel;

Or. it

Änderungsantrag 702
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe h

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(h) spezielle Teile der Straße (**soweit verfügbar**): Kreisverkehr; Eisenbahnübergänge; Straßenbahn-

(h) spezielle Teile der Straße:
Kreisverkehr; **mit einem großen Fahrzeug in einen Kreisverkehr einfahren; Rechts-**

/Bushaltestelle; Fußgängerübergänge; auf
langen Steigungen aufwärts-
/abwärtsfahren; Tunnel;

und Linksverkehr; Eisenbahnübergänge;
Straßenbahn-/Bushaltestelle;
Fußgängerübergänge; auf langen
Steigungen aufwärts-/abwärtsfahren;
Tunnel;

Or. en

Änderungsantrag 703
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Punkt 3 – Absatz 1 – Ziffer i a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**ia) die verschiedenen
Kupplungsmechanismen zwischen
Anhängern und Lastkraftwagen, auch die
Sattelpkupplung für Sattelkraftfahrzeuge
(für Sattelanhänger) und die
Bolzenkupplung für Deichselanhänger
(Solofahrzeuge), sowie die
Standardarbeitsanweisungen und -
protokolle für das Ankuppeln von
Anhängern an und das Abkuppeln von
Anhängern von Lastkraftwagen unter
Verwendung dieser
Kupplungsmechanismen kennen;**

Or. ro

Änderungsantrag 704
**Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe
Falcă, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin Braunsberger-Reinhold,
Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu**

Vorschlag für eine Richtlinie
**Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe i a
(neu)**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(ia) die verschiedenen
Kupplungsmechanismen zwischen**

Anhängern und Lastkraftwagen, auch die Sattelkupplung für Sattelkraftfahrzeuge (für Sattelanhänger) und die Bolzenkupplung für Deichselanhänger (Solofahrzeuge), sowie die Standardarbeitsanweisungen und -protokolle für das Ankuppeln von Anhängern an und das Abkuppeln von Anhängern von Lastkraftwagen unter Verwendung dieser Kupplungsmechanismen;

Or. en

Änderungsantrag 705
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Punkt 3 – Absatz 1 – Ziffer i b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ib) beim sicheren Ein- und Aussteigen in ein bzw. aus einem Fahrzeug die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen treffen;

Or. ro

Änderungsantrag 706

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

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 3 – Absatz 1 – Buchstabe i b (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(ib) die Vorsichtsmaßnahmen, die beim sicheren Einsteigen und Aussteigen aus einem Fahrzeug zu treffen sind;

Or. en

Änderungsantrag 707
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 8 – Punkt 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden;

Geänderter Text

a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden, ***Abstand halten zum vorderen Fahrzeug; Kurvenfahrt und Spurwechsel beherrschen, Vorfahrt beachten; Vorschriften und Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten;***

Or. ro

Änderungsantrag 708
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden;

Geänderter Text

(a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden, ***Abstand halten zum vorausfahrenden Fahrzeug; Überholen in Kurven, Fahrbahnwechsel, Vorrangregeln; Geschwindigkeitsbegrenzungen;***

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 709

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 8 – Nummer 4 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden;

Geänderter Text

(a) Nachweis einer Fahrweise, durch die die Sicherheit gewährleistet und Kraftstoff-/Energieverbrauch und Emissionen beim Beschleunigen, Verlangsamen, auf ansteigender und abfallender Straße verringert werden, ***Abstand halten zum vorausfahrenden Fahrzeug, Überholen in Kurven, Fahrbahnwechsel, Vorrangregeln, Geschwindigkeitsbegrenzungen;***

Or. en

Änderungsantrag 710

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Punkt 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen

Geänderter Text

a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen

Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; **angemessene Nutzung fortgeschrittener Fahrerassistenzsysteme und automatisierter Fahrsysteme**; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Or. it

Änderungsantrag 711 **Maria Grapini**

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Punkt 3 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des

Geänderter Text

a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der **modernen Sicherheits- und Fahrhilfesysteme**, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeuges, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der

Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Or. ro

Änderungsantrag 712 **Peter Lundgren**

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

(a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Geänderter Text

(a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, **der modernen Sicherheits- und Fahrhilfen**, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 713

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Geänderter Text

(a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, **der modernen Sicherheits- und Fahrhilfen**, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE und D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Änderungsantrag 714

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE **und** D1E); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Geänderter Text

(a) Gebrauch der Bedieneinrichtungen des Fahrzeuges: richtige Verwendung der Sicherheitsgurte, der Rückspiegel, der Kopfstützen, des Sitzes, der Scheinwerfer und Leuchten und der sonstigen Ausrüstungsgegenstände des Fahrzeugs, der Kupplung, der Gangschaltung, des Gaspedals, der Bremssysteme (auch eines dritten Bremssystems, wenn vorhanden), der Lenkung; das Fahrzeug unter verschiedenen Umständen und bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten beherrschen; die Gleichmäßigkeit der Fahrweise wahren, die Eigenschaften, das Gewicht und die Abmessungen des Fahrzeugs berücksichtigen, das Gewicht und die Art der Ladung berücksichtigen (nur für die Klassen BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E **und** T); den Komfort der Fahrgäste berücksichtigen (nur für die Klassen D, DE, D1 und D1E) (kein schnelles Beschleunigen, ruhiges Fahren und kein scharfes Bremsen);

Änderungsantrag 715

Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Punkt 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung, **wozu auch die Nutzung von eingebauten Fahrhilfen und/oder Sicherheitsvorkehrungen im Fahrzeuginneren gehören** (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Or. ro

Änderungsantrag 716
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Punkt 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung, **auch unter Nutzung fortgeschrittener Fahrerassistenzsysteme und automatisierter Fahrsysteme** (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Or. it

Änderungsantrag 717
Clare Daly, Mick Wallace

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) sparsames, sicheres und

(b) sparsames, sicheres und

energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung, ***einschließlich Nutzung der im Fahrzeug eingebauten Fahrhilfen und/oder Sicherheitsvorkehrungen***, (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 718 Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

(b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Geänderter Text

(b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung, ***einschließlich Nutzung der im Fahrzeug eingebauten Fahrhilfen und/oder Sicherheitsvorkehrungen***, (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer

sicherzustellen.

Änderungsantrag 719

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

(b) sparsames, sicheres und energieeffizientes Fahren, unter Berücksichtigung der Drehzahl, des Gangwechsels, der Verzögerung und der Beschleunigung, ***einschließlich Nutzung der im Fahrzeug eingebauten Fahrhilfen und/oder Sicherheitsvorkehrungen***, (nur für die Klassen B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 und D1E);

Or. en

Änderungsantrag 720

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Punkt 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

c) Einhaltung der Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick, richtige Benutzung der Spiegel, Sicht auf kurze, lange und mittlere Entfernungen;

c) Einhaltung der Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick, richtige Benutzung der Spiegel, ***Beachtung der von neuen Technologien abgegebenen Signale***; Sicht auf kurze, lange und mittlere Entfernungen;

Or. it

Änderungsantrag 721

Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) Einhaltung der
Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick,
richtige Benutzung der Spiegel, Sicht auf
kurze, lange und mittlere Entfernungen;

(c) Einhaltung der
Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick,
richtige Benutzung der Spiegel,
einschließlich neuer Technologien, Sicht
auf kurze, lange und mittlere
Entfernungen;

Or. en

Änderungsantrag 722
Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) Einhaltung der
Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick,
richtige Benutzung der Spiegel, Sicht auf
kurze, lange und mittlere Entfernungen;

(c) Einhaltung der
Aufmerksamkeitsregel: Rundblick,
richtige Benutzung der Spiegel,
einschließlich neuer Technologien, Sicht
auf kurze, lange und mittlere
Entfernungen;

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 723
Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Punkt 3 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

c) Einhaltung der
Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick,
richtige Benutzung der Spiegel, Sicht auf
kurze, lange und mittlere Entfernungen;

Geänderter Text

c) Einhaltung der
Aufmerksamkeitsregeln: Rundblick,
richtige Benutzung der Spiegel,
einschließlich neuer Technologien, Sicht
auf kurze, lange und mittlere
Entfernungen;

Or. ro

Änderungsantrag 724

Maria Grapini

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Punkt 3 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

j) kontrolliertes Bremsen und
Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den
Umständen angepasstes Bremsen oder
Anhalten; vorausschauendes Fahren;
Verwendung der verschiedenen
Bremsysteme (nur für die Klassen C, CE,
D und DE); andere Systeme zur
Geschwindigkeitsreduktion verwenden
(nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Geänderter Text

j) kontrolliertes Bremsen und
Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den
Umständen angepasstes Bremsen oder
Anhalten; vorausschauendes Fahren;
Verwendung der verschiedenen
Bremsysteme (nur für die Klassen C, CE,
D und DE); andere Systeme zur
Geschwindigkeitsreduktion, ***darunter
bordeigene Technologien***, verwenden (nur
für die Klassen C, CE, D und DE).

Or. ro

Änderungsantrag 725

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Abschnitt B – Nummer 9 – Punkt 3 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

j) kontrolliertes Bremsen und

Geänderter Text

j) kontrolliertes Bremsen und

Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); **andere** Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion **verwenden** (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); **Verwendung anderweitiger** Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion, **einschließlich im Fahrzeug verbauter Technologien** (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Or. it

Änderungsantrag 726 Peter Lundgren

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion verwenden (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Geänderter Text

(j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion, **einschließlich im Fahrzeug eingebauter Technologien**, verwenden (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Or. en

Begründung

Ziel ist es, relevante neue Schulungselemente hinzuzufügen, die sich als notwendig erwiesen haben, um die Straßenverkehrssicherheit für neue und erfahrene Berufskraftfahrer zu verbessern. Gezielte und aktuellere Schulungselemente sind erforderlich, um den Besonderheiten schwerer Nutzfahrzeuge besser Rechnung zu tragen und gleichzeitig eine bessere Vorbereitung und ein besseres Sicherheitsbewusstsein der Berufskraftfahrer sicherzustellen.

Änderungsantrag 727

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil I – Buchstabe B – Nummer 9 – Nummer 3 – Buchstabe j

Vorschlag der Kommission

(j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion verwenden (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Geänderter Text

(j) kontrolliertes Bremsen und Anhalten: rechtzeitiges Verlangsamen, den Umständen angepasstes Bremsen oder Anhalten; vorausschauendes Fahren; Verwendung der verschiedenen Bremssysteme (nur für die Klassen C, CE, D und DE); andere Systeme zur Geschwindigkeitsreduktion, **einschließlich im Fahrzeug eingebauter Technologien**, verwenden (nur für die Klassen C, CE, D und DE).

Or. en

Änderungsantrag 728

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang II – Teil II – Absatz 1 – Spiegelstrich 5

Vorschlag der Kommission

– alle Faktoren, die das Fahrverhalten beeinträchtigen (z. B. Alkohol, Ermüdung, Sehschwächen usw.), zu berücksichtigen, damit er stets im Vollbesitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten ist;

Geänderter Text

– alle Faktoren, die das Fahrverhalten beeinträchtigen (z. B. Alkohol, Ermüdung, Sehschwächen, **Verwendung elektronischer Geräte** usw.), zu berücksichtigen, damit er stets im Vollbesitz der für das sichere Führen des Fahrzeugs erforderlichen Fähigkeiten ist;

Or. it

Änderungsantrag 729

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil II – Absatz 1 – Spiegelstrich 7

Vorschlag der Kommission

– über ausreichende Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit **Mikromobilitätsmitteln** zu verfügen;

Geänderter Text

– über ausreichende Kenntnisse über Risikofaktoren im Zusammenhang mit **Radfahrern, Nutzern von Mikromobilität und Fußgängern** zu verfügen;

Or. it

Änderungsantrag 730
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang II – Teil II – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Die Mitgliedstaaten **können** angemessene Maßnahmen **treffen**, um sicherzustellen, dass **Fahrer**, die die unter den Nummern 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nicht mehr aufweisen, diese Kenntnisse und Fähigkeiten wiedererlangen können, sodass sie sich weiterhin in einer Weise verhalten, die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlich ist.

Geänderter Text

Die Mitgliedstaaten **treffen** angemessene Maßnahmen, um sicherzustellen, dass **Fahrzeugführer**, die die unter den Nummern 1 bis 9 beschriebenen Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen nicht mehr aufweisen, diese Kenntnisse und Fähigkeiten wiedererlangen können, sodass sie sich weiterhin in einer Weise verhalten, die für das Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlich ist.

Or. it

Änderungsantrag 731

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

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 1 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(1) Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1 **und** BE;

Geänderter Text

(1) Gruppe 1: Führer von Fahrzeugen der Klassen A, A1, A2, AM, B, B1, BE **und T**;

Or. en

Änderungsantrag 732
Elena Kountoura

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 1 – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die nationalen Rechtsvorschriften **können** Bestimmungen **enthalten**, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihren Führerschein für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 angewandt werden.

Geänderter Text

(3) Die nationalen Rechtsvorschriften **enthalten** Bestimmungen, wonach auf Führer von Fahrzeugen der Klasse B, die ihren Führerschein für berufliche Zwecke verwenden (Taxis, Krankenwagen usw.), die in diesem Anhang enthaltenen Bestimmungen für Fahrzeugführer der Gruppe 2 angewandt werden.

Or. en

Änderungsantrag 733
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3

Vorschlag der Kommission

(3) **Gruppe 1:**
Die Bewerber müssen eine Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs abgeben.
Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn sich aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen

Geänderter Text

entfällt

und geistigen Tauglichkeit im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen.

Inhaber eines Führerscheins unterliegen bei der Erneuerung ihres Führerscheins demselben Verfahren.

Or. en

Änderungsantrag 734
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Bewerber müssen eine Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs abgeben.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 735
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die Bewerber müssen eine Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs abgeben.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 736

Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fianza

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Bewerber müssen **eine Selbsteinschätzung** ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs **abgeben**.

Geänderter Text

Die Bewerber müssen **sich einer allgemeinen Prüfung** ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs **sowie einer geeigneten Untersuchung ihres Sehvermögens gemäß Nummer 6 unterziehen**.

Or. en

Begründung

Wir sind der Ansicht, dass wir die Bestimmungen über die Erneuerung von Führerscheinen stärken und jede Selbsteinschätzung ausschließen sollten, um zu vermeiden, dass die Risiken für die öffentliche Sicherheit sowie die Verkehrs- und Betriebssicherheit zunehmen. Darüber hinaus möchten wir, dass bei jeder Erneuerung ausdrücklich eine angemessene Sehprüfung vorgeschrieben wird.

Änderungsantrag 737

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 3 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Die Bewerber müssen **eine Selbsteinschätzung** ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs **abgeben**.

Geänderter Text

Die Bewerber müssen **einer ärztlichen Untersuchung** ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs **unterzogen werden**.

Or. it

Änderungsantrag 738

Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fianza

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn sich aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen. **entfällt**

Or. en

Änderungsantrag 739

Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn sich aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen. **entfällt**

Or. en

Änderungsantrag 740
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, wenn sich aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen.

entfällt

Or. it

Änderungsantrag 741
Dominique Riquet

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bewerber müssen ärztlich untersucht werden, ***wenn sich aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein*** oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit ***vorliegen.***

Bewerber müssen ***anschließend*** ärztlich untersucht werden ***und erhalten ein begründetes ärztliches Gutachten von einer ärztlichen Stelle, die über einschlägige Kompetenzen in Bezug auf die Komplexität eines*** oder ***mehrerer*** der in diesem Anhang aufgeführten ***möglichen*** medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit, ***an denen der Fahrer leiden könnte, verfügt.***

Or. fr

Änderungsantrag 742
Isabel García Muñoz, Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Bewerber müssen **ärztlich untersucht werden**, wenn sich **aus der Selbsteinschätzung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit** im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen.

Geänderter Text

Bewerber müssen **sich einer ärztlichen Untersuchung, einschließlich einer geeigneten Untersuchung ihres Sehvermögens gemäß Nummer 6, unterziehen**, wenn sich im Verlauf des vorgeschriebenen Verfahrens oder der Prüfungen zur Erlangung eines Führerscheins ergibt, dass bei ihnen wahrscheinlich ein oder mehrere der in diesem Anhang aufgeführten medizinisch bedingten Gründe für Fahruntüchtigkeit vorliegen.

Or. en

Änderungsantrag 743
Jens Gieseke, Karolin Braunsberger-Reinhold

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Inhaber eines Führerscheins unterliegen bei der Erneuerung ihres Führerscheins demselben Verfahren.

Geänderter Text

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 744
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 3 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bei der Ausstellung bzw. bei jeder Erneuerung eines Führerscheins können die Mitgliedstaaten strengere als die in diesem Anhang genannten Auflagen vorschreiben.

Or. it

Änderungsantrag 745

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 3 – Absatz 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Für die Ausstellung oder die Erneuerung eines Führerscheins können die Mitgliedstaaten strengere als die in diesem Anhang genannten Auflagen und Verfahren vorschreiben.

Or. en

Begründung

Wir geben den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, diese Standards und Verfahren strenger zu gestalten.

Änderungsantrag 746

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 3 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

3a. Die Kommission entwickelt und fördert evidenzbasierte Leitlinien für

Hausärzte und Psychologen, die an der Bewertung der Leistungsfähigkeit einer Person beteiligt sind, deren Fahrtauglichkeit angezweifelt wird, und unterstützt die Mitgliedstaaten bei der Entwicklung und Bewertung von Ausbildungsprogrammen für Hausärzte, die sowohl wirksam sind als auch von den Ärzten akzeptiert werden.

Or. en

Änderungsantrag 747
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Vor der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins müssen die Bewerber ärztlich untersucht werden; in der Folgezeit müssen die Inhaber eines Führerscheins gemäß den nationalen Vorschriften im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes bei jeder Erneuerung ihres Führerscheins ärztlich untersucht werden.

Geänderter Text

Vor der erstmaligen Erteilung einer Fahrerlaubnis müssen die Bewerber ärztlich untersucht werden; in der Folgezeit müssen sich die Inhaber einer Fahrerlaubnis entsprechend den innerstaatlichen Vorschriften in dem Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes bei jeder Erneuerung ihrer Fahrerlaubnis ärztlich untersuchen lassen. **Die ärztliche Untersuchung kann von einem Allgemeinmediziner durchgeführt werden, der die Online-Schulung gemäß Artikel 10 Absatz 8a absolviert hat.**

Or. en

Begründung

In Verbindung mit dem Änderungsantrag zu Artikel 10 zu lesen.

Änderungsantrag 748
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Vor der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins müssen die Bewerber **ärztlich untersucht werden; in der Folgezeit müssen die Inhaber eines Führerscheins gemäß den nationalen Vorschriften im Mitgliedstaat des ordentlichen Wohnsitzes bei jeder Erneuerung ihres Führerscheins ärztlich untersucht** werden.

Geänderter Text

Vor der erstmaligen Ausstellung eines Führerscheins müssen die Bewerber **einer ärztlichen Untersuchung ihrer körperlichen und geistigen Tauglichkeit für das Führen eines Kraftfahrzeugs unterzogen** werden.

Or. it

Änderungsantrag 749
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 4 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Änderungsantrag 750
Markus Ferber

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Absatz 5

Vorschlag der Kommission

5. Für die Ausstellung oder die Erneuerung eines Führerscheins können die Mitgliedstaaten strengere als die in diesem Anhang genannten Auflagen vorschreiben.

Geänderter Text

Inhaber eines Führerscheins unterliegen bei der Erneuerung ihres Führerscheins demselben Verfahren.

Or. it

Geänderter Text

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 751
Jan-Christoph Oetjen

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 5

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

5. Für die Ausstellung oder die Erneuerung eines Führerscheins können die Mitgliedstaaten strengere als die in diesem Anhang genannten Auflagen vorschreiben.

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 752

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

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Alle Bewerber um **einen Führerschein** müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. In Zweifelsfällen sollte der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Alle Bewerber um **die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins** müssen sich einer angemessenen Untersuchung **durch einen qualifizierten Augenspezialisten, der nach nationalem Recht zugelassen ist**, unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe, **die anhand einer anerkannten Sehprobentafel festzustellen ist**, und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. In Zweifelsfällen sollte der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle, **einschließlich eines entsprechend ausgebildeten und qualifizierten Augenspezialisten, der nach nationalem Recht zugelassen ist**, untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und

Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Or. en

Begründung

Point 3 of Annex III makes clear that applicants must demonstrate that they meet with medical requirements for fitness to drive on both application for and renewal of a their driving license. It is therefore inconsistent and/or confusing not to make clear that the eyesight requirements also apply both on application and at renewal. The scope of practice of a profession is defined by national law and not by an EU Directive. The proposed addition “by a qualified eye care professionals authorized by national law” ensures that professionals who by national law are authorized to carry out visual assessment for fitness to drive are actually allowed to do so and do not encounter difficulties due to confusions caused by the wording in the EU Directive.

Änderungsantrag 753 Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 6 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Alle Bewerber um einen Führerschein müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. ***In Zweifelsfällen sollte der Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle untersucht werden.*** Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Geänderter Text

Alle Bewerber um einen Führerschein müssen sich einer angemessenen Untersuchung unterziehen, um sicherzustellen, dass sie eine für das sichere Führen von Kraftfahrzeugen ausreichende Sehschärfe und ein ebensolches Gesichtsfeld haben. Bewerber von einer zuständigen ärztlichen Stelle untersucht werden. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungssehen, Blend- und Kontrastempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren infrage stellen können.

Or. it

Änderungsantrag 754

Marco Campomenosi, Paolo Borchia, Annalisa Tardino, Massimo Casanova, Carlo Fianza

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins „in einzelnen Ausnahmefällen“ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber Grund zur Annahme besteht, dass die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Geänderter Text

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins „in einzelnen Ausnahmefällen“ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber Grund zur Annahme besteht, dass die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch eine zuständige ärztliche Stelle, ***einschließlich eines nach nationalem Recht zugelassenen entsprechend ausgebildeten und qualifizierten Augenspezialisten***, unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Or. en

Begründung

Wie oben.

Änderungsantrag 755

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 6 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins „in einzelnen Ausnahmefällen“ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber Grund zur Annahme **besteht**, dass die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer Untersuchung durch **eine zuständige ärztliche Stelle** unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Geänderter Text

Für Fahrzeugführer der Gruppe 1 darf die Ausstellung des Führerscheins „in einzelnen Ausnahmefällen“ in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe zwar nicht erfüllt sind, aber **eine zuständige ärztliche Stelle** Grund zur Annahme **sieht**, dass die Ausstellung eines Führerscheins für den Bewerber die Straßenverkehrssicherheit nicht beeinträchtigen würde; in diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer **zusätzlichen** Untersuchung durch **Sachverständige für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen** unterzogen werden, damit sichergestellt ist, dass keine andere Störung von Sehfunktionen wie Blend- und Kontrastempfindlichkeit oder Dämmerungssehen vorliegt. Daneben muss der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Prüfung durch eine zuständige Stelle erfolgreich absolvieren.

Or. it

Änderungsantrag 756

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 6 – Absatz 3 – Nummer 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, beim beidäugigen Sehen eine Gesamtsehschärfe von mindestens 0,5 haben.

Geänderter Text

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, beim beidäugigen Sehen eine Gesamtsehschärfe von mindestens 0,5 (**ausgedrückt in einer Dezimalzahl**) haben.

Or. en

Begründung

The visual requirements laid out in the sections headed Group 1 and Group 2 are expressed without indicating the method of measurement. There are in fact two different methods of measuring visual acuity that can be expressed as a decimal i.e. decimal notation and the LogMAR equivalent. This has also created discrepancies and confusions across Europe. Ideally visual acuity measurements should be expressed as both the decimal notation and the LogMAR equivalent. The most complete way would be: “0,5 decimal (0.3 LogMAR, 6/12 Snellen equivalent)” but at a minimum the method used needs to be clear, in this case “decimal notation” as suggested with this amendment and the following ones to the same point.

Änderungsantrag 757

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 6 – Absatz 3 – Nummer 2

Vorschlag der Kommission

(2) Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden oder (z. B. bei Diplopie) nur ein Auge benutzen, müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,5 haben. Die zuständige ärztliche Stelle muss bescheinigen, dass diese Einäugigkeit ausreichend lange bestanden hat, um dem Betroffenen eine Anpassung zu ermöglichen, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges den in Nummer 6.1 genannten Anforderungen genügt.

Geänderter Text

(2) Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins, die unter dem völligen funktionalen Verlust des Sehvermögens eines Auges leiden oder (z. B. bei Diplopie) nur ein Auge benutzen, müssen, erforderlichenfalls mithilfe von Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,5 (***ausgedrückt in einer Dezimalzahl***) haben. Die zuständige ärztliche Stelle muss bescheinigen, dass diese Einäugigkeit ausreichend lange bestanden hat, um dem Betroffenen eine Anpassung zu ermöglichen, und dass das Gesichtsfeld des betreffenden Auges den in Nummer 6.1 genannten Anforderungen genügt.

Or. en

Änderungsantrag 758

Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 6 – Absatz 3 – Punkt 3

Vorschlag der Kommission

(3) Bei in jüngerer Zeit eingetretener Diplopie und nach dem Verlust des Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt.

Geänderter Text

(3) Bei in jüngerer Zeit eingetretener Diplopie und nach dem Verlust des Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt. ***Die zuständige ärztliche Stelle kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf nächtliche Fahrten vorschreiben.***

Or. it

Änderungsantrag 759

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 6 – Absatz 4 – Nummer 4 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen beidäugig sehen und dabei, erforderlichenfalls mit Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,8 auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so muss das Mindestsehvermögen (0,8 und 0,1) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über plus acht Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen erreicht werden. Die Korrektur muss gut verträglich sein.

Geänderter Text

Alle Bewerber um die Ausstellung oder Erneuerung eines Führerscheins müssen beidäugig sehen und dabei, erforderlichenfalls mit Korrekturgläsern, eine Sehschärfe von mindestens 0,8 ***(ausgedrückt in einer Dezimalzahl)*** auf dem besseren Auge und von mindestens 0,1 ***(ausgedrückt in einer Dezimalzahl)*** auf dem schlechteren Auge haben. Werden diese Werte mit Korrekturgläsern erreicht, so muss das Mindestsehvermögen (0,8 und 0,1 ***(ausgedrückt in Dezimalzahlen)***) mittels einer Brille, deren Gläserstärke nicht über plus acht Dioptrien liegt, oder mittels Kontaktlinsen erreicht werden. Die

Korrektur muss gut verträglich sein.

Or. en

Änderungsantrag 760
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 6 – Absatz 4 – Punkt 4 – Absatz 3

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern **mit einer Störung der Kontrastempfindlichkeit oder Diplopie** darf ein Führerschein weder ausgestellt noch **darf ihr Führerschein** erneuert werden.

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, **die eine erhebliche Beeinträchtigung des Dämmerungssehens oder der Kontrastempfindlichkeit, ein unzureichendes Sehvermögens bei Blendung mit einer unzulänglichen Erholungszeit auch des besser sehenden Auges oder eine Diplopie aufweisen**, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch erneuert werden.

Or. it

Änderungsantrag 761
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 6 – Absatz 4 – Punkt 4 – Absatz 4

Vorschlag der Kommission

Nach einem erheblichen Verlust des Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen dem Betreffenden das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt.

Geänderter Text

Nach einem erheblichen Verlust des Sehvermögens auf einem Auge muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (z. B. sechs Monate) eingehalten werden, während dessen dem Betreffenden das Führen von Fahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach ist das Führen von Fahrzeugen nur mit einem befürwortenden Gutachten von Sachverständigen für das Sehvermögen und das Führen von Kraftfahrzeugen erlaubt. **Die zuständige ärztliche Stelle kann die Erlaubnis zum Führen von**

**Fahrzeugen mit etwaigen Anordnungen
und Einschränkungen erteilen.**

Or. it

Änderungsantrag 762
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 10 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**„System zur kontinuierlichen
Überwachung“ bezeichnet ein Gerät, das
der Person, die es verwendet, jederzeit
kontinuierliche und genaue
Blutzuckerdaten bereitstellt, sowie ein
Alarmsystem, das rechtzeitig vor dem
Aufreten einer Hypoglykämie eine
Warnung auslöst und somit die Person in
die Lage versetzt, eine Hypoglykämie zu
vermeiden.**

Or. en

Begründung

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

Änderungsantrag 763
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 10 – Absatz 3 – Nummer 1

Vorschlag der Kommission

(1) Bewerbern oder Fahrzeugführern mit Diabetes Mellitus kann ein Führerschein ausgestellt oder es kann ihr Führerschein erneuert werden. Bei einer medikamentösen Behandlung der betreffenden Person **muss** ein entsprechendes Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle vorliegen und regelmäßig eine fallspezifisch geeignete ärztliche Kontrolle durchgeführt werden, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen **fünf** Jahre nicht überschreiten darf.

Geänderter Text

(1) Bewerbern oder Fahrzeugführern mit Diabetes Mellitus kann ein Führerschein ausgestellt oder es kann ihr Führerschein erneuert werden. Bei einer medikamentösen Behandlung der betreffenden Person, **die kein Risiko einer Hypoglykämie mit sich bringt, sollten sie dem normalen Verfahren zur Erlangung eines Führerscheins gemäß Artikel 10 dieser Richtlinie unterliegen, und somit sollte** ein entsprechendes Gutachten einer zuständigen ärztlichen Stelle vorliegen und regelmäßig eine fallspezifisch geeignete ärztliche Kontrolle durchgeführt werden, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen **fünfzehn** Jahre nicht überschreiten darf. **Bewerber oder Fahrer mit Diabetes mellitus, die mit Medikamenten behandelt werden, die das Risiko einer Hypoglykämie bergen, sollten einem zugelassenen ärztlichen Gutachten und regelmäßigen ärztlichen Untersuchungen unterzogen werden, die für den jeweiligen Fall angemessen sind, und der Zeitraum darf zehn Jahre nicht überschreiten. Die nationalen Behörden können den Zeitraum für Bewerber, die ein System zur kontinuierlichen Glukoseüberwachung verwenden, das es der Person ermöglicht, den Blutzuckerspiegel genau und kontinuierlich zu überwachen, auf fünfzehn Jahre verlängern.**

Or. en

Begründung

Diabetes mellitus does not in itself affect the ability to drive. The potential risk to traffic originates from the medication with insulin, which can cause hypocycaemia (low blood glucose level). However, the vast majority of people with diabetes mellitus do not take insulin

or other medication inducing the risk of experiencing hypoglycaemia. In Denmark only 23 % of people with diabetes mellitus use medication that induces the risk of hypoglycaemia (this number includes minors without a driving licence). The development in knowledge of diabetes mellitus as well as the development in treatment and technology in recent years means that people with diabetes mellitus are able to handle their condition far better today than previous, when the driving licences directive was adopted. Today people with diabetes mellitus can be in precise control of their blood glucose on a continuous basis and thus they are able to demonstrate a much better prevention of experiencing hypoglycaemia. Furthermore the introduction of medical technology as 'continuous glucose monitoring systems' (CGM) has given people with diabetes mellitus continuous and precise knowledge of their blood glucose levels, which minimizes - or even eliminates - the risk of experiencing hypoglycaemia.

Änderungsantrag 764
Marianne Vind, Christel Schaldemose

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 10 – Absatz 7 – Nummer 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Außerdem wird der Führerschein in diesen Fällen nur mit Zustimmung einer zuständigen ärztlichen Stelle und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ausgestellt, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen drei Jahre nicht überschreiten darf.

Geänderter Text

Außerdem wird der Führerschein in diesen Fällen nur mit Zustimmung einer zuständigen ärztlichen Stelle und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle ausgestellt, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen drei Jahre nicht überschreiten darf. **Die nationalen Behörden können den Zeitraum für Bewerber, die ein System zur kontinuierlichen Glukoseüberwachung verwenden, das es der Person ermöglicht, den Blutzuckerspiegel genau und kontinuierlich zu überwachen, auf fünf Jahre verlängern.**

Or. en

Begründung

Diabetes mellitus does not in itself affect the ability to drive. The potential risk to traffic originates from the medication with insulin, which can cause hypoglycaemia (low blood glucose level). However, the vast majority of people with diabetes mellitus do not take insulin or other medication inducing the risk of experiencing hypoglycaemia. In Denmark only 23 % of people with diabetes mellitus use medication that induces the risk of hypoglycaemia (this number includes minors without a driving licence). The development in knowledge of diabetes

mellitus as well as the development in treatment and technology in recent years means that people with diabetes mellitus are able to handle their condition far better today than previous, when the driving licences directive was adopted. Today people with diabetes mellitus can be in precise control of their blood glucose on a continuous basis and thus they are able to demonstrate a much better prevention of experiencing hypoglycaemia. Furthermore the introduction of medical technology as 'continuous glucose monitoring systems' (CGM) has given people with diabetes mellitus continuous and precise knowledge of their blood glucose levels, which minimizes - or even eliminates - the risk of experiencing hypoglycaemia.

Änderungsantrag 765
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 10 – Absatz 7 – Punkt 3 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Außerdem wird der Führerschein in diesen Fällen nur mit Zustimmung einer zuständigen ärztlichen Stelle und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen **ärztlichen** Kontrolle ausgestellt, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen drei Jahre nicht überschreiten darf.

Geänderter Text

Außerdem wird der Führerschein in diesen Fällen nur mit Zustimmung einer zuständigen ärztlichen Stelle und unter der Voraussetzung einer regelmäßigen **fachärztlichen** Kontrolle ausgestellt **bzw. erneuert**, wobei der Abstand zwischen den Untersuchungen drei Jahre nicht überschreiten darf.

Or. it

Änderungsantrag 766
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 11 – Absatz 2 – Punkt 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer schweren Erkrankung des Nervensystems darf ein Führerschein nur dann ausgestellt oder **es darf ihr Führerschein nur dann** erneuert werden, wenn der Antrag **durch das Gutachten einer** zuständigen ärztlichen Stelle befürwortet wird.

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern mit einer schweren Erkrankung des Nervensystems darf ein Führerschein nur dann ausgestellt oder erneuert werden, wenn der Antrag **von der** zuständigen ärztlichen Stelle **auf der Grundlage eines fachärztlichen Gutachtens** befürwortet wird.

Änderungsantrag 767
Elena Kountoura

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 11 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Störungen des Nervensystems, die auf Erkrankungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in motorischen oder sensorischen Einschränkungen äußern und das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der **Funktions- und Entwicklungsmöglichkeiten** zu beurteilen. Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins in diesen Fällen von regelmäßigen Untersuchungen abhängig gemacht werden.

Geänderter Text

Störungen des Nervensystems, die auf Erkrankungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in **kognitiven, verhaltensbezogenen**, motorischen oder sensorischen Einschränkungen äußern und die **Leistung**, das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der **Funktionsmöglichkeiten** zu beurteilen. **Die Risiken des Fortschreitens einer Beeinträchtigung und die Einhaltung der Behandlungserfordernisse müssen berücksichtigt werden.** Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins in diesen Fällen von regelmäßigen Untersuchungen abhängig gemacht werden.

Or. en

Änderungsantrag 768

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

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 11 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Störungen des Nervensystems, die auf Erkrankungen oder Operationen des zentralen oder peripheren Nervensystems zurückzuführen sind, sich in motorischen

Geänderter Text

Störungen des Nervensystems, die auf **Entwicklungsstörungen**, Erkrankungen, **medizinische Eingriffe** oder Operationen des zentralen oder peripheren

oder sensorischen Einschränkungen äußern und das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der Funktions- und Entwicklungsmöglichkeiten zu beurteilen. Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins in diesen Fällen von regelmäßigen Untersuchungen abhängig gemacht werden.

Nervensystems zurückzuführen sind, sich in **kognitiven, verhaltensbezogenen**, motorischen oder sensorischen Einschränkungen äußern und **die Funktion**, das Gleichgewicht und die Koordinierung stören, sind aufgrund der Funktions- und Entwicklungsmöglichkeiten zu beurteilen. Bei Gefahr einer Verschlechterung kann die Ausstellung oder Erneuerung des Führerscheins in diesen Fällen von regelmäßigen Untersuchungen abhängig gemacht werden.

Or. en

Änderungsantrag 769 **Achille Variati**

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang III – Nummer 12 – Absatz 5 – Punkt 5**

Vorschlag der Kommission

(5) Epilepsie: Fahrzeugführer oder Bewerber können nach einem anfallsfreien Jahr als zum Führen von Fahrzeugen geeignet erklärt werden.

Geänderter Text

(5) Epilepsie: Fahrzeugführer oder Bewerber können nach einem anfallsfreien Jahr als zum Führen von Fahrzeugen geeignet erklärt werden, **wobei dies durch einen Neurologen zu dokumentieren und zu attestieren ist.**

Or. it

Änderungsantrag 770 **Achille Variati**

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang III – Nummer 12 – Absatz 6 – Punkt 11 – Absatz 1**

Vorschlag der Kommission

Provozierter epileptischer Anfall: Bewerber, die einen provozierten epileptischen Anfall aufgrund einer erkennbaren Ursache erlitten haben, deren

Geänderter Text

Provozierter epileptischer Anfall: Bewerber, die einen provozierten epileptischen Anfall aufgrund einer erkennbaren Ursache erlitten haben, deren

Auftreten am Steuer unwahrscheinlich ist, können auf der Grundlage eines neurologischen Gutachtens individuell als zum Führen von Fahrzeugen geeignet erklärt werden. Nach der akuten Episode muss ein EEG erstellt und eine neurologische Bewertung vorgenommen werden.

Auftreten am Steuer unwahrscheinlich ist, können auf der Grundlage eines neurologischen Gutachtens *nur* individuell als zum Führen von Fahrzeugen **für den privaten Gebrauch, nicht aber für die Beförderung Dritter** geeignet erklärt werden. Nach der akuten Episode muss ein EEG erstellt und eine neurologische Bewertung vorgenommen werden.

Or. it

Änderungsantrag 771 **Achille Variati**

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang III – Nummer 12 – Absatz 6 – Punkt 12**

Vorschlag der Kommission

(12) Erster oder einmaliger nicht provozierter Anfall: Bewerber, die erstmals einen nicht provozierten epileptischen Anfall erlitten haben, können auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen neurologischen Bewertung nach fünf anfallsfreien Jahren ohne Einnahme von Antiepileptika als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden. **Die nationalen Behörden können Fahrzeugführern mit anerkannt guten Prognoseindikatoren bereits vorher das Führen von Fahrzeugen erlauben.**

Geänderter Text

(12) Erster oder einmaliger nicht provozierter Anfall: Bewerber, die erstmals einen nicht provozierten epileptischen Anfall erlitten haben, können auf der Grundlage einer ordnungsgemäßen neurologischen Bewertung nach fünf anfallsfreien Jahren ohne Einnahme von Antiepileptika als zum Führen eines Fahrzeugs geeignet erklärt werden.

Or. it

Änderungsantrag 772 **Izaskun Bilbao Barandica**

Vorschlag für eine Richtlinie **Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe a**

Vorschlag der Kommission

(a) angeborenen oder infolge von

Geänderter Text

(a) angeborenen oder infolge von

Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen Einschränkungen,

Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen, **kognitiven oder verhaltensbezogenen** Einschränkungen, **die zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Urteilsvermögens, des Verhaltens oder der Anpassungsfähigkeit führen, es sei denn, ihre Bewerbung wird durch ein zugelassenes ärztliches Gutachten gestützt und sie unterziehen sich erforderlichenfalls einer regelmäßigen ärztlichen Untersuchung;**

Or. en

Änderungsantrag 773

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe a

Vorschlag der Kommission

(a) angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen Einschränkungen,

Geänderter Text

(a) angeborenen oder infolge von Krankheiten, Verletzungen oder neurochirurgischen Eingriffen erworbenen schweren geistigen, **kognitiven oder verhaltensbezogenen** Einschränkungen,

Or. en

Änderungsantrag 774

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

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe b

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(b) schwerwiegender
Intelligenzminderung,**

entfällt

Or. en

**Änderungsantrag 775
Izaskun Bilbao Barandica**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe b**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(b) schwerwiegender
Intelligenzminderung,**

entfällt

Or. en

**Änderungsantrag 776
Izaskun Bilbao Barandica**

**Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe c**

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**(c) schwerwiegenden
Verhaltensauffälligkeiten, durch
Alterungsprozesse bedingten
Verhaltensauffälligkeiten oder
Persönlichkeitsstörungen, die zu
schwerwiegenden Störungen des
Urteilsvermögens, des Verhaltens und der
Anpassung führen,**

entfällt

Or. en

**Änderungsantrag 777
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe
Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Karolin**

Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) ***schwerwiegenden
Verhaltensauffälligkeiten, durch
Alterungsprozesse bedingten
Verhaltensauffälligkeiten oder
Persönlichkeitsstörungen***, die zu
schwerwiegenden Störungen des
Urteilsvermögens, des Verhaltens und der
Anpassung führen,

(c) die zu schwerwiegenden Störungen
des Urteilsvermögens, des Verhaltens und
der Anpassung führen,

Or. en

Änderungsantrag 778

Kosma Zlotowski

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) schwerwiegenden
Verhaltensauffälligkeiten, ***durch
Alterungsprozesse bedingten
Verhaltensauffälligkeiten*** oder
Persönlichkeitsstörungen, die zu
schwerwiegenden Störungen des
Urteilsvermögens, des Verhaltens und der
Anpassung führen,

(c) schwerwiegenden
Verhaltensauffälligkeiten oder
Persönlichkeitsstörungen, die zu
schwerwiegenden Störungen des
Urteilsvermögens, des Verhaltens und der
Anpassung führen,

Or. en

Änderungsantrag 779

Isabel García Muñoz

Vorschlag für eine Richtlinie

Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Buchstabe c

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(c) schwerwiegenden
Verhaltensauffälligkeiten, **durch
Alterungsprozesse bedingten
Verhaltensauffälligkeiten** oder
Persönlichkeitsstörungen, die zu
schwerwiegenden Störungen des
Urteilsvermögens, des Verhaltens und der
Anpassung führen,

(c) schwerwiegenden
Verhaltensauffälligkeiten oder
Persönlichkeitsstörungen, die zu
schwerwiegenden Störungen des
Urteilsvermögens, des Verhaltens und der
Anpassung führen,

Or. en

Änderungsantrag 780
Izaskun Bilbao Barandica

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 13 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

***darf ein Führerschein nur dann
ausgestellt oder es darf ihr Führerschein
nur dann erneuert werden, wenn der
Antrag durch ein entsprechendes
Gutachten einer zuständigen ärztlichen
Stelle unterstützt und, falls notwendig,
regelmäßig eine ärztliche Kontrolle
durchgeführt wird.***

entfällt

Or. en

Änderungsantrag 781
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 13 – Absatz 3 – Punkt 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die zuständige ärztliche Stelle
muss die zusätzlichen Risiken und
Gefahren gebührend berücksichtigen, die
mit dem Führen von Fahrzeugen dieser

(2) Die zuständige ärztliche Stelle
muss die ***mit dem Führen von
Fahrzeugen dieser Gruppe verbundenen***
zusätzlichen Risiken und Gefahren

Gruppe verbunden sind.

gebührend berücksichtigen *und kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben.*

Or. it

Änderungsantrag 782
Elena Kountoura

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 14 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die **alkoholabhängig sind** oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholenuss nicht trennen können, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden, wenn keine geeigneten Beschränkungen durch den Einsatz von Technologien zum Ausgleich der Abhängigkeit (z. B. durch die verpflichtende Verwendung einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperr) angewendet werden.

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die **Alkoholkonsumstörungen haben** oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholenuss nicht trennen können, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden, wenn keine geeigneten Beschränkungen durch **ihre Teilnahme an Rehabilitationsprogrammen, einschließlich Überwachung und ärztlicher Aufsicht, und** den Einsatz von Technologien zum Ausgleich der Abhängigkeit (z. B. durch die verpflichtende Verwendung einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperr) angewendet werden.

Or. en

Änderungsantrag 783
Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Magdalena Adamowicz, Markus Ferber, Gheorghe Falcă, Benoît Lutgen, Barbara Thaler, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Gieseke, Marian-Jean Marinescu

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 14 – Absatz 2 – Nummer 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die

alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden, **wenn keine geeigneten Beschränkungen durch den Einsatz von Technologien zum Ausgleich der Abhängigkeit (z. B. durch die verpflichtende Verwendung einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperr) angewendet werden.**

alkoholabhängig sind oder das Führen eines Fahrzeugs und Alkoholgenuss nicht trennen können, darf ein Führerschein weder ausgestellt noch darf ihr Führerschein erneuert werden, **es sei denn, der Fahrer bleibt unter angemessener ärztlicher Aufsicht und nimmt an einem Rehabilitationsprogramm mit alkoholempfindlicher Wegfahrsperr teil, bei dem für das Führen eines Kraftfahrzeugs eine alkoholempfindliche Wegfahrsperr erforderlich ist, sofern er sich für diese Maßnahme als geeignet erweist.**

Or. en

Änderungsantrag 784 Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 14 – Absatz 2 – Punkt 1 – Absatz 2

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens **einer zuständigen ärztlichen Stelle** und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle **ohne weitere Beschränkungen** ein Führerschein ausgestellt oder **es kann ihr Führerschein** erneuert werden.

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die alkoholabhängig waren, kann nach einem nachgewiesenen Zeitraum der Abstinenz vorbehaltlich des Gutachtens **eines zugelassenen Arztes** und einer regelmäßigen ärztlichen Kontrolle **nach Befürwortung der zuständigen ärztlichen Stelle** ein Führerschein ausgestellt oder erneuert werden.

Or. it

Änderungsantrag 785 Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie Anhang III – Nummer 14 – Absatz 2 – Punkt 1 – Absatz 2 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Die zuständige ärztliche Stelle kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben.

Or. it

Änderungsantrag 786
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 14 – Absatz 3 – Punkt 2

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(2) Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen, die **mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind.**

(2) Die zuständige ärztliche Stelle muss die **mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbundenen** zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen **und kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben.**

Or. it

Änderungsantrag 787
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 15 – Absatz 2 – Punkt 1 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen **abhängig sind** oder, **auch ohne abhängig zu sein, von solchen Stoffen regelmäßig übermäßig** Gebrauch machen, darf ein Führerschein unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder ausgestellt noch **darf ihr Führerschein** erneuert werden.

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die von psychotropen Stoffen oder **Betäubungsmitteln** Gebrauch machen, darf ein Führerschein unabhängig von der beantragten Führerscheinklasse weder ausgestellt noch erneuert werden.

Änderungsantrag 788
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 15 – Absatz 2 – Punkt 2 – Absatz 1

Vorschlag der Kommission

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die regelmäßig **psychotrope Stoffe in irgendeiner Form einnehmen**, darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit **nachteilig beeinflusst** wird, ein Führerschein weder ausgestellt noch **darf ihr Führerschein** erneuert werden. **Dies gilt auch für alle anderen Arzneimittel oder Kombinationen von Arzneimitteln, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen.**

Geänderter Text

Bewerbern oder Fahrzeugführern, die **missbräuchlich oder** regelmäßig **Gebrauch von Arzneimitteln oder Kombinationen von Arzneimitteln machen**, darf, wenn die aufgenommene Menge so groß ist, dass die Fahrtüchtigkeit **beeinträchtigt** wird, ein Führerschein weder ausgestellt noch erneuert werden.

Änderungsantrag 789
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 15 – Absatz 2 – Punkt 2 – Absatz 1 a (neu)

Vorschlag der Kommission

Die zuständige ärztliche Stelle kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben.

Geänderter Text

Änderungsantrag 790
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang III – Nummer 15 – Absatz 2 – Punkt 3

Vorschlag der Kommission

(3) Die zuständige ärztliche Stelle muss die zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen, die **mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbunden sind**.

Geänderter Text

(3) Die zuständige ärztliche Stelle muss die **mit dem Führen von Fahrzeugen dieser Gruppe verbundenen** zusätzlichen Risiken und Gefahren gebührend berücksichtigen **und kann Einschränkungen in Bezug auf die Gültigkeitsdauer sowie gegebenenfalls in Bezug auf die Fahrt vorschreiben**.

Or. it

Änderungsantrag 791
Achille Variati

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang IV – Teil 1 – Nummer 3 – Buchstabe g a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

ga) Berücksichtigung gefährdeter und nicht motorisierter Verkehrsteilnehmer.

Or. it

Änderungsantrag 792
Elena Kountoura

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang IV – Teil 4 – Nummer 1 – Buchstabe e

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

(e) Die Fahrprüfungstätigkeit muss von einer von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung zu gewährleisten.

(e) Die Fahrprüfungstätigkeit muss von einer von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten **unabhängigen** Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung zu gewährleisten.

Or. en

Änderungsantrag 793
Marco Campomenosi

Vorschlag für eine Richtlinie
Anhang VI a (neu)

Vorschlag der Kommission

Geänderter Text

**Anhang VIa Mindestanforderungen an
Fahrzeugführerschulungen und
Fahrlehrer**

**MINDESTANFORDERUNGEN AN
FAHRZEUGFÜHRERSCHULUNGEN**

1. Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um den Mindestumfang der theoretischen und praktischen Fahrzeugführerschulung gemäß Artikel 10 Absatz 1 Buchstabe a zu genehmigen und zu überwachen. Die theoretische Ausbildung des Fahrers für die Klasse B dauert mindestens 10 Stunden, von denen mindestens die Hälfte in Präsenzunterricht stattfinden, und der Rest kann über ein virtuelles Klassenzimmersystem unterrichtet werden, sofern die Konnektivität sowie die Synchronisierung und Interaktion zwischen Lehrkräften und Schülern jederzeit sichergestellt ist und gleichzeitig eine hohe Qualität und Wirksamkeit der Ausbildung aufrechterhalten wird, deren Anforderungen und Merkmale von den Mitgliedstaaten festgelegt werden. Die Fahrzeugführerschulung umfasst die Kenntnisse, Fähigkeiten und Verhaltensweisen gemäß Anhang II Nummern 2 und 7, die höchsten Stufen der Matrix der Ziele für die Fahrerausbildung (Goals for Driver Education – GDE), einschließlich der Ziele und des Kontexts für das Fahren, und legt einen besonderen Schwerpunkt auf folgende Themen und stellt Folgendes sicher:

**(a) wesentliche
Straßenverkehrsvorschriften und**

Straßenverkehrssicherheits-elemente, einschließlich der Benutzung der Sicherheitsgurte und/oder anderer Schutzausrüstung;

(b) sichere Interaktion mit gefährdeten Verkehrsteilnehmern;

(c) Erste Hilfe;

(d) umweltbewusstes Fahren;

2. Die Dauer der praktischen Fahrzeugführerschulung für die Klassen B und B+ beträgt mindestens sieben Stunden.

3. Der praktische Teil der Schulung erstreckt sich auf folgende Übungen: Beschleunigen, Verlangsamen, Rückwärtsfahren, Bremsen, Spurwechsel, umweltbewusstes Fahren, Parken, Überholen und sicheres Aussteigen aus dem Fahrzeug unter gebührender Berücksichtigung gefährdeter Verkehrsteilnehmer.

4. Die Höchstzahl der Schüler, die diese Ausbildung gleichzeitig absolvieren können, darf 16 nicht überschreiten, und zwar sowohl im Präsenzunterricht als auch im virtuellen Klassenzimmer.

MINDESTANFORDERUNGEN AN LEITER VON FAHRZEUGFÜHRERSCHULUNGEN

1. Erforderliche Befähigung von Fahrlehrern

(1) Eine Person, die befugt ist, sowohl theoretische als auch praktische Schulungen in einem Kraftfahrzeug im Hinblick auf die Fahrleistung einer geschulten Person durchzuführen, muss hinsichtlich der unter Absatz 1 Nummern 2 bis 9 des aufgeführten Sachgebiets über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten sowie über das erforderliche Verständnis verfügen.

(2) Die Befähigung eines Fahrlehrers ist für die Klasse des Führerscheins von Bedeutung, für die die

Fahrzeugführerschulung stattfindet.

(3) Kenntnisse und Verständnis in Bezug auf das Führen eines Fahrzeugs:

(a) Theorie des Fahrverhaltens;

(b) Gefahrenerkennung und Unfallvermeidung;

(c) die dem Lehrplan zugrunde liegenden Fahrprüfungsanforderungen;

(d) Anforderungen der Fahrprüfung;

(e) einschlägige Straßenverkehrsvorschriften einschließlich einschlägiger Rechtsvorschriften und Auslegungsleitlinien der Union und der Mitgliedstaaten;

(f) defensives Fahren;

(g) Aspekte im Zusammenhang mit gefährdeten Verkehrsteilnehmern;

(h) umweltbewusstes Fahren;

(i) Kenntnis über den Nutzen für die Umwelt bei der Wahl des Verkehrsträgers oder des Fahrzeugs, insbesondere für kurze Entfernungen.

(4) Fähigkeiten des Fahrlehrers:

(a) pädagogische Fähigkeiten und proaktive Kommunikation durch rechtzeitige und konstruktive Rückmeldungen;

(b) Fähigkeit, die Leistung der geschulten Person insgesamt genau zu beobachten, zu kontrollieren und zu bewerten;

(c) das richtige und umfassende Erkennen gefährlicher Situationen;

(d) die genaue Bestimmung von Ursache und voraussichtlicher Auswirkung derartiger Situationen;

(e) die Leistungsbewertung, das Tauglichkeitsniveau und die Erkennung von Fehlern;

(f) die Einheitlichkeit und Kohärenz der Bewertung;

(g) rasche Aneignung von Informationen und Herausfiltern von Kernpunkten;

(h) vorausschauendes Handeln, Erkennung potenzieller Probleme und Entwicklung von entsprechenden Abhilfestrategien.

(5) Persönliche Fahrfähigkeiten: Eine Person, die befugt ist, eine praktische Schulung für eine Führerscheinklasse durchzuführen, muss in der Lage sein, Kraftfahrzeuge des betreffenden Typs mit beständig hohem Fahrniveau zu führen.

(6) Qualität der Dienstleistung:

(a) Festlegung und Vermittlung, worauf sich die geschulte Person in den verschiedenen Phasen und Etappen der Schulung einzustellen hat;

(b) klare Kommunikation, wobei Inhalt, Stil und Wortwahl der Zielgruppe entsprechen müssen und auf Fragen der geschulten Personen einzugehen ist;

(c) klare Rückmeldung in Bezug auf die praktischen Schulungen;

(d) nichtdiskriminierende und respektvolle Behandlung der geschulten Personen, wobei ihre besonderen Bedürfnisse, insbesondere von Menschen mit Behinderungen, zu berücksichtigen sind.

(7) Fahrzeugtechnische und physikalische Kenntnisse:

(a) fahrzeugtechnische Kenntnisse, z. B. über Lenkung, Reifen, Bremsen, Scheinwerfer und Leuchten, insbesondere bei Motorrädern und Lastkraftwagen;

(b) Kenntnisse der Ladungssicherung;

(c) Kenntnisse der Fahrzeugphysik wie Geschwindigkeit, Reibung, Dynamik, Energie.

(8) Kraftstoff-/Energiesparende und umweltfreundliche Fahrweise.

(9) Hervorhebung der Notwendigkeit einer sicheren Interaktion mit

gefährdeten Verkehrsteilnehmern auf allen Ebenen, auch beim Aussteigen aus dem Fahrzeug.

2. Allgemeine Bedingungen

(1) Ein Fahrlehrer für Führerscheine der Klasse B muss

(a) seit mindestens drei Jahren Inhaber eines Führerscheins der Klasse B sein;

(b) mindestens 23 Jahre alt sein;

(c) die Grundqualifikation gemäß Nummer 3 dieses Anhangs erworben haben und anschließend die Qualitätssicherung und die regelmäßigen Weiterbildungsmaßnahmen gemäß Nummer 4 dieses Anhangs absolviert haben;

(d) eine Berufsausbildung abgeschlossen haben, die mindestens zum Abschluss von Niveau 5 gemäß der Internationalen Standardklassifikation für das Bildungswesen (ISCED) führt, oder alternativ das Ausbildungsprogramm zufriedenstellend abschließen, das ein Mitgliedstaat als Nachweis dafür festlegen kann, dass die betreffende Person über die in Abschnitt 1 genannten Fähigkeiten, Kenntnisse, Fähigkeiten sowie über das erforderliche Verständnis verfügt.

(2) Ein Fahrlehrer für Führerscheine der übrigen Klassen:

3. Grundqualifikation

(1) Grundausbildung

(a) Bevor einer Person die Durchführung von Fahrzeugführerschulungen gestattet wird, muss sie etwaigen Vorgaben des betreffenden Mitgliedstaats entsprechend ein Ausbildungsprogramm erfolgreich abgeschlossen haben, um die unter Nummer 1 beschriebene Befähigung zu erwerben.

(b) Die Mitgliedstaaten legen fest, ob der Inhalt eines bestimmten Ausbildungsprogramms sich auf die

Zulassung zur Durchführung von Fahrzeugführerschulungen für eine oder für mehrere Führerscheinklassen bezieht.

(2) Prüfungen

(a) Bevor einer Person die Durchführung von Fahrzeugführerschulungen gestattet wird, muss sie in Bezug auf alle unter Nummer 1 aufgeführten Sachgebiete Kenntnisse, Verständnis, Fähigkeiten und Tauglichkeit von ausreichendem Niveau nachweisen.

(b) Die Mitgliedstaaten legen ein Prüfungsverfahren zugrunde, bei dem auf eine in pädagogischer Hinsicht geeignete Art und Weise geprüft wird, ob die betreffende Person über die Befähigung gemäß Absatz 1 – insbesondere Absatz 1 Nummer 4 – verfügt. Dieses Prüfungsverfahren muss barrierefrei sein und sowohl eine theoretische als auch eine praktische Komponente aufweisen. Computerunterstützte Formen der Bewertung sind gegebenenfalls zulässig. Die Einzelheiten in Bezug auf Art und Dauer von Einzelprüfungen und Bewertungen im Rahmen der Prüfung liegen im Ermessen des jeweiligen Mitgliedstaats.

(c) Die Mitgliedstaaten legen fest, ob der Inhalt einer bestimmten Prüfung sich auf die Zulassung zur Durchführung von Fahrzeugführerschulungen für eine oder für mehrere Führerscheinklassen bezieht.

4. Qualitätssicherung und regelmäßige Weiterbildung

(1) Qualitätssicherung

(a) Die Mitgliedstaaten müssen über Qualitätssicherungsregelungen verfügen, mit denen die Aufrechterhaltung der Anforderungen an Fahrlehrer sichergestellt wird.

(b) Die Qualitätssicherungsregelungen müssen die Überwachung der Fahrlehrer bei ihrer Tätigkeit, Zusatzausbildungen, die Erneuerung ihrer Zulassung, ihre

berufliche Weiterbildung und die regelmäßige Überprüfung der Ergebnisse der Fahrprüfungen, die die von ihnen geschulten Bewerber absolviert haben, einschließen.

(c) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass jeder Fahrlehrer einmal alle fünf Jahre für einen Mindestzeitraum von insgesamt einem halben Tag bei der Durchführung von Fahrzeugführerschulungen beobachtet wird, sodass mehrere Einheiten der Fahrzeugführerschulung beobachtet werden können und die Qualitätssicherungsregelungen unter Absatz 4 Nummer 1 Buchstabe b Anwendung finden. Werden Probleme festgestellt, sind Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Die die Überwachung durchführende Person muss von einer unabhängigen Stelle sein, die von dem jeweiligen Mitgliedstaat für diesen Zweck zugelassen wurde.

(d) Ist ein Fahrlehrer für die Durchführung von Fahrzeugführerschulungen für mehrere Klassen zugelassen, so können die Mitgliedstaaten bestimmen, dass die Überwachungsanforderung in Bezug auf mehrere Klassen durch die Überwachung in einer Klasse erfüllt ist.

(e) Die Fahrlehrertätigkeit muss von einer von dem betreffenden Mitgliedstaat ermächtigten unabhängigen Stelle beobachtet und überwacht werden, um die korrekte und einheitliche Anwendung der Bewertung sicherzustellen.

(2) Regelmäßige Weiterbildung

(a) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass sich Fahrlehrer zur Beibehaltung ihrer Zulassung ungeachtet der Zahl der Klassen, für die sie zugelassen sind, Folgendem unterziehen:

(i) mindestens einer regelmäßigen Weiterbildung von insgesamt vier Tagen in einem Zeitraum von zwei Jahren, um – die erforderlichen Kenntnisse und die

Prüfungsfähigkeiten zu erhalten und aufzufrischen, – neue Befähigungen, die zur Ausübung des Berufs erforderlich geworden sind, zu entwickeln, – dafür zu sorgen, dass sie die Schulungen nach wie vor nach den aktuellen einheitlichen Anforderungen durchführen;

(ii) mindestens einer regelmäßigen Weiterbildung von insgesamt fünf Tagen in einem Zeitraum von fünf Jahren, um die erforderlichen praktischen Fahrfähigkeiten zu entwickeln und zu erhalten.

(b) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um dafür zu sorgen, dass Fahrlehrer, bei denen im Rahmen des geltenden Qualitätssicherungssystems ernstliche Fehlleistungen festgestellt wurden, unverzüglich eine spezielle Weiterbildung erhalten.

(c) Die regelmäßige Weiterbildung kann in Form von Besprechungen, Unterricht, herkömmlicher oder computergestützter Vermittlung sowie einzeln oder in der Gruppe erfolgen. Sie kann, soweit die Mitgliedstaaten dies für angezeigt erachten, eine Neufestsetzung der Anforderungen enthalten.

(d) Ist ein Fahrlehrer für die Durchführung von Fahrzeugführerschulungen für mehrere Klassen zugelassen, so können die Mitgliedstaaten bestimmen, dass die Weiterbildungsanforderung für Fahrprüfer in Bezug auf mehrere Klassen durch die Weiterbildung in einer Klasse erfüllt ist, sofern die Anforderungen des Absatzes 4 Nummer 2 Buchstabe e erfüllt sind.

(e) Hat ein Fahrlehrer innerhalb eines Zeitraums von 24 Monaten für eine Klasse keine Fahrzeugführerschulungen durchgeführt, so hat er sich einer entsprechenden Wiederholungsprüfung zu unterziehen, bevor ihm gestattet wird, in dieser Klasse weitere

Fahrzeugführerschulungen durchzuführen. Die Wiederholungsprüfung kann im Rahmen der Anforderung des Absatzes 4 Nummer 2 Buchstabe a erfolgen.

(5) Erworbene Rechte

(1) Die Mitgliedstaaten können es Personen, die unmittelbar vor dem Inkrafttreten der vorliegenden Richtlinie zur Durchführung von Fahrzeugführerschulungen zugelassen waren, gestatten, weiterhin Fahrzeugführerschulungen durchzuführen, auch wenn sie nicht gemäß den allgemeinen Bedingungen des Absatzes 2 oder dem Verfahren für die Grundqualifikation der Nummer 3 zugelassen worden sind.

(2) Die betreffenden Fahrlehrer unterliegen jedoch der regelmäßigen Überwachung und den Qualitätssicherungsregelungen des Absatzes 4.

Or. en