

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0016/2005

3.2.2005

*****I**

RAPORT

Teema: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepanek juhilubade kohta
(KOM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Mathieu Grosch

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus *häälteenamus*
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine) *häälteenamus*
- **II koostöömenetlus (teine lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi koosseisu enamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks*
- *** nõusolekumenetlus *parlamendi koosseisu enamus v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ja ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel*
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine) *häälteenamus*
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi koosseisu enamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks*
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine) *häälteenamus ühise seisukoha heakskiitmiseks*

(Antud menetlus põhineb Euroopa Komisjoni poolt ette pandud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud tehnilistele osakondadele ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselgelt valed või puuduvad lõigud mõnes tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate tehniliste osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT . 5	
SELETUSKIRI.....	53
MENETLUS.....	59

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

juhilubasid käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepaneku kohta
(KOM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2003)0621)¹;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artikli 71 lõiget 1, mille alusel Euroopa Komisjon parlamendile ettepaneku esitas (C5-0610/2003);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A6-0016/2005);
1. kiidab Euroopa Komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
 2. palub Euroopa Komisjonil asi uuesti parlamenti saata, kui ta kavatseb ettepanekut oluliselt muuta või seda teise tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada parlamendi seisukoht nõukogule ja Euroopa Komisjonile.

Euroopa Komisjoni ettepanek

Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 Põhjendus 3

3) Direktiivis 91/439/EMÜ ettenähtud võimalus kehtestada siseriiklikud sätted juhilubade kehtivusaja kohta tekitab olukorra, kus erinevates liikmesriikides eksisteerivad kõrvuti erinevad eeskirjad ning liikmesriikides kehtivad ja on kasutusel üle **80** erineva juhiloamudeli. See tekitab läbipaistvusprobleeme kodanikele, politseiteenistustele ja juhilubade haldamise eest vastutavatele ametiasutustele ning põhjustab dokumentide võltsimist, mis on mõnikord

3) Direktiivis 91/439/EMÜ ettenähtud võimalus kehtestada siseriiklikud sätted juhilubade kehtivusaja kohta tekitab olukorra, kus erinevates liikmesriikides eksisteerivad kõrvuti erinevad eeskirjad ning liikmesriikides kehtivad ja on kasutusel üle **110** erineva juhiloamudeli. See tekitab läbipaistvusprobleeme kodanikele, politseiteenistustele ja juhilubade haldamise eest vastutavatele ametiasutustele ning põhjustab dokumentide võltsimist, mis on mõnikord

¹ ELT C ... / ELTs seni avaldamata.

pärit aastakümnete tagant. ***Seetõttu on soovitatav ühtlustada alates käesoleva direktiivi kohaldamise algusest väljastatud või uuendatud juhilubade kehtivusaega puudutavad eeskirjad.***

pärit aastakümnete tagant.

Selgitus

Following enlargement, the number of different models has increased still further. See also individual justification to the amendment on Article 3, paragraph 2 b (new).

Muudatusettepanek 2
Põhjendus 3 a (uus)

3 a) Kõikides liikmesriikides tuleb vanad juhiload ümber vahetada, et vältida olukorda, kus ühtse Euroopa mudeli asemel on lihtsalt täiendav Euroopa mudel. Vanade paberist juhiloamudelite puhul on ette nähtud tähtaeg 10 aastat ja vanade plastkaardi vormis juhiloamudelite puhul 20 aastat.

Selgitus

See individual justification to amendments on Article 3, paragraph 2 b (new).

Muudatusettepanek 3
Põhjendus 3 b (uus)

3 b) See olemasolevate juhilubade ümbervahetamine ei piira olemasolevaid õigusi juhtida erinevate kategooriate sõidukeid.

Selgitus

See individual justification to amendments on Article 3, paragraph 2 b (new).

Muudatusettepanek 4
Põhjendus 5

5) Liikmesriigid võivad näha ette arstlikke läbivaatusi, et tagada mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse

5) Liikmesriigid võivad näha ette arstlikke läbivaatusi, et tagada mootorsõiduki juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse

sobivuse miinimumnõuete täitmine. Läbipaistvuse huvides peab nende sagedus langema kokku juhiloa uuendamisega, kui läbivaatus on ette nähtud, ja järelikult määrab sageduse juhiloa kehtivusaeg.

sobivuse miinimumnõuete täitmine. *Nii võiks näiteks nägemiskontroll 45-aastaste ja vanemate juhtide puhul tähendada liiklusohutuse paranemist.* Läbipaistvuse huvides peab nende sagedus langema kokku juhiloa uuendamisega, kui läbivaatus on ette nähtud, ja järelikult määrab sageduse juhiloa kehtivusaeg.

Muudatusettepanek 5 Põhjendus 7

7) Vanusepiirangute puhul tuleb tugevdada järkjärgulise juurdepääsu põhimõtet erinevatele kategooriatele. ***Kaherattaliste*** sõidukite erinevate kategooriate puhul ning reisijate või kaupade veoks kasutatavate sõidukite erinevate kategooriate puhul peavad erinevatele juhiloakategooriatele juurdepääsu tingimused üksteisest tugevamalt erinema. B1 kategooria peaks jääma ka edaspidi valikuliseks, võimalusega teha erandeid vanusepiirangute osas, et võimaldada tulevikus sellele kategooriale järkjärgulise juurdepääsu rakendamist.

7) Vanusepiirangute puhul tuleb tugevdada järkjärgulise juurdepääsu põhimõtet erinevatele kategooriatele. ***Kahe- ja kolmerattaliste*** sõidukite erinevate kategooriate puhul ning reisijate või kaupade veoks kasutatavate sõidukite erinevate kategooriate puhul peavad erinevatele juhiloakategooriatele juurdepääsu tingimused üksteisest tugevamalt erinema. B1 kategooria peaks jääma ka edaspidi valikuliseks, võimalusega teha erandeid vanusepiirangute osas, et võimaldada tulevikus sellele kategooriale järkjärgulise juurdepääsu rakendamist.

Muudatusettepanek 6

Põhjendus 8 a (uus)

8 a) Liikmesriikidel peaks olema võimalus muuta sõiduauto- ja mootorrattakategooriate vanusepiiranguid, et parandada ohutust või mobiilsust teedel. Seejuures tuleb aga mootorrattakategooriate puhul säilitada järkjärgulise juurdepääsu põhimõte. Tuleks hoolikalt järele mõelda, kas tulevikus ei peaks järkjärgulise juurdepääsu põhimõtet laiendama sõiduautode valdkonnale.

Selgitus

See individual justification to amendments on Article 7(2).

Muudatusettepanek 7

Põhjendus 13

13) Liiklusohutuse ja liiklusega seotud põhjustel **peaks liikmesriikidel olema võimalus kohaldada** juhilubade äravõtmist, peatamist ja tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid kõigi loaomanike suhtes, kelle peamine elukoht on nende territooriumil.

13) Liiklusohutuse ja liiklusega seotud põhjustel **tuleks liikmesriike võimaluse korral kohustada kohaldama** juhilubade äravõtmist, peatamist, **piiramist** ja tühistamist käsitlevaid siseriiklikke sätteid kõigi loaomanike suhtes, kelle peamine elukoht on nende territooriumil.

Selgitus

See individual justification to amendments on Article 12(4).

Muudatusettepanek 8

Põhjendus 15 a (uus)

15 a) Liikmesriikidel peaks olema võimalus salvestada mikrokiibile täiendavat teavet, tingimusel et see ei kahjusta selle tegelikku kasutust. Seejuures peab olema tagatud andmekaitse.

Selgitus

See individual justification to amendments on Article 1(3).

Muudatusettepanek 9

Põhjendus 16

16) Tuleb kehtestada eksamineerija kutsealale juurdepääsu miinimumnõuded, et parandada eksamineerijate teadmisi ja oskusi, tagada juhiloa taotlejate

16) Tuleb kehtestada eksamineerija kutsealale juurdepääsu **ja pideva jätkuõppe** miinimumnõuded, et parandada eksamineerijate teadmisi ja oskusi, tagada

objektiivsem hindamine, muuta sõidueksamid ühtsemaks ja tugevdada juhilubade vastastikuse tunnustamise üldist põhimõtet.

juhiloa taotlejate objektiivsem hindamine, muuta sõidueksamid ühtsemaks ja tugevdada juhilubade vastastikuse tunnustamise üldist põhimõtet.

Selgitus

See individual justification to amendments on Article 11.

Muudatusettepanek 10
Artikli 1 lõige 2

2. Liikmesriikidel on õigus lisada enda poolt väljastatud juhilubadele mikrokiip niipea, kui komisjon on määranud kindlaks tehnilised nõuded vastavalt artiklis 10 ettenähtud menetlusele. Komisjon tagab, et juhiloale mikrokiibi lisamist puudutavad tehnilised nõuded näevad ette EÜ tüübikinnituse, mis antakse ainult siis, kui demonstreeritakse kiibi vastupidavust andmete võltsimise või muutmise katsetele.
Mikrokiip sisaldab juhiloal olevaid andmeid ja sellel ei või olla muid funktsioone peale vahetult juhiloaga seotute.

2. Liikmesriikidel on õigus lisada enda poolt väljastatud juhilubadele mikrokiip niipea, kui komisjon on määranud kindlaks tehnilised nõuded vastavalt artiklis 10 ettenähtud menetlusele. Komisjon tagab, et juhiloale mikrokiibi lisamist puudutavad tehnilised nõuded näevad ette EÜ tüübikinnituse, mis antakse ainult siis, kui demonstreeritakse kiibi vastupidavust andmete võltsimise või muutmise katsetele.

Selgitus

See individual justification to amendments on Article 1(2a).

Muudatusettepanek 11
Artikli 1 lõige 2 a (uus)

2 a. Mikrokiip sisaldab I lisas loetletud ühtlustatud andmeid juhiloa kohta.

Pärast komisjoniga konsulteerimist võivad liikmesriigid salvestada mikrokiibile täiendavaid andmeid, tingimusel et sellega ei kahjustata käesoleva direktiivi kohaldamist ega rikuta kehtivaid andmekaitseähteid.

Komisjon võib kohandada I lisa vastavalt artikli 9 menetlusele, et tagada tulevane koostalitlusvõime.

Selgitus

Provided that the actual function of the driving licence and of the microchip, as well as interoperability, are not impaired, it should be possible for the Member States to store additional data on the microchip. The relevant data protection provisions must be taken into consideration.

Muudatusettepanek 12
Artikli 3 lõige 2 a (uus)

2 a. Juhiloa valmistamiseks vastavalt I lisale kasutatavat materjali tuleb kaitsta võltsimise eest spetsifikatsioonide abil, mille määrab vastavalt artiklis 10 sätestatud menetlusele kindlaks komisjon. Liikmesriigid võivad võtta kasutusele täiendavaid turvaelemente.

Selgitus

One of the directive's main objectives is protection against forgery. It should therefore be possible for additional security features to be introduced by the Member States.

Muudatusettepanek 13
Artikli 3 lõige 2 b (uus)

2 b. 10 aasta jooksul alates käesoleva direktiivi kohaldamise algusest asendatakse kõik juhiload, mis ei vasta käesoleva direktiivi I lisale ega direktiivi 91/439/EMÜ I a lisale, mis toodi sisse direktiiviga 96/47/EÜ, käesoleva direktiivi I lisa mudeliga.

20 aasta jooksul alates käesoleva direktiivi kohaldamise algusest asendatakse kõik juhiload, mis ei vasta käesoleva direktiivi I lisale, I lisa mudeliga.

Enne käesoleva direktiivi kohaldamise algust antud luba juhtida konkreetse kategooria sõidukeid ei võeta käesoleva direktiivi sätete alusel ära ega püürata mingil moel.

Selgitus

The aim of the directive is to replace the multiplicity of existing types of driving licence by a single format. Logically, existing types of driving licence which do not comply with this directive must therefore be replaced, since otherwise only an additional European model will be introduced. Such an exchange would also make it possible to take stock of the existing driving licences in each Member State. Forged or duplicate driving licences would be removed from circulation. This would subsequently be very important for the European driving licence network, which could thus start work with tidied-up, up-to-date databases and would be better placed to combat driving licence tourism.

In view of the administrative effort involved deadlines should be set for the exchange operation. This provision would ensure that the Member States have 10 years from the date on which the directive starts to apply to replace all paper licences by the new licence. Within a further 10 years existing plastic licences would then be replaced by the new licence.

However, the replacement of old driving licences must not, in any circumstances, result in the loss or restriction of acquired rights with regard to the authorisation to drive different categories of vehicle.

Muudatusettepanek 14

Artikli 4 lõike 1 AM kategooria esimene taane a (uus)

– kerged neljarattalised mootorsõidukid tühimassiga kuni 350 kg (arvestamata elektrisõidukite akude massi), mille maksimaalne valmistajakiirus on kuni 45 km/h ja mille mootori töömaht on kuni 50 cm³, kui on tegemist sadesüütemootoritega, või maksimaalne kasulik võimsus on kuni 4 kW, kui on tegemist teiste sisepõlemismootoritega, või maksimaalne püsinimivõimsus on kuni 4 kW, kui on tegemist elektrimootoritega;

Selgitus

It seems appropriate that drivers of such light vehicles should also have to pass at least a test

of knowledge.

Muudatusettepanek 15
Artikli 4 lõike 1 A1 kategooria esimene taane a (uus)

***– kolmerattalised mootorsõidukid, mille
võimsus on kuni 15 kW;***

Selgitus

Three-wheel vehicles should be classified in category A, in accordance with their power output.

Muudatusettepanek 16
Artikli 4 lõike 1 A2 kategooria esimene taane a (uus)

***– kolmerattalised mootorsõidukid, mille
võimsus on kuni 35 kW;***

Selgitus

Three-wheel vehicles should be classified in category A, in accordance with their power output.

Muudatusettepanek 17
Artikli 4 lõike 1 A kategooria esimene taane a (uus)

***– kolmerattalised mootorsõidukid, mille
võimsus on üle 35 kW;***

Selgitus

Three-wheel vehicles should be classified in category A, in accordance with their power output.

Muudatusettepanek 18
Artikli 4 lõike 1 B1 kategooria

– ***kolme-*** ja neljarattalised mootorsõidukid;

– ***kolmerattalised mootorsõidukid, mille võimsus on kuni 15 kW, ja neljarattalised mootorsõidukid, mis ei kuulu AM kategooria teise taande kergete neljarattaliste mootorsõidukite alla, mille tühimass on kuni 400 kg (550 kg, kui tegemist on kaubaveoks mõeldud sõidukitega, ja arvestamata elektrisõidukite akude massi), mille maksimaalne kasulik võimsus on kuni 15 kW ja maksimaalne valmistajakiirus kuni 80 km/h;***

Selgitus

Holders of category A1 (see Amendment 14) and category B1 driving licences should be entitled to drive three-wheeled motor vehicles with a power output not exceeding 15 kW. This would mean that, in Member States which do not introduce the optional category B, drivers from the age of 16 will be entitled to drive such vehicles. (See also Amendment 13 concerning category AM, second indent).

Muudatusettepanek 19
Artikli 4 lõike 1 B kategooria

– mootorsõidukid, ***mille lubatud täismass on kuni 3500 kg ja mis on mõeldud peale juhi kuni kaheksa reisija vedamiseks; selle kategooria mootorsõidukeid võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;***

1. mootorsõidukid:

- ***mille lubatud täismass on kuni 3500 kg;***
- ***mis on konstrueeritud ja ehitatud peale juhi kuni kaheksa reisija vedamiseks;***
- ***piiramata asjassepuutuvate sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, võib neid kombineerida haagisega, tingimusel et autorongi lubatud täismass ei ületa 3500 kg;***
- ***kui juht on osalenud sõidukijuhi koolitusel vastavalt VI a lisale, võib, piiramata asjassepuutuvate sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, neid***

kombineerida haagisega, tingimusel et autorongi lubatud täismass ei ületa 4250 kg, haagise kandevõime on kuni 1000 kg ja autorongi ei kasutata kommertseesmärkidel;

Täiendav sõidukijuhi koolitus ei ole kohustuslik, kui haagise mass ei ületa 750 kg.

– kui juht on osalenud sõidukijuhi koolitusel vastavalt VI b lisale, võib sõiduki lubatud täismass olla 4250 kg, tingimusel et tegemist on autoelamuga, mis on määratletud direktiivi 2001/116/EÜ II lisa A osa punktis 5.1, kandevõime on kuni 1000 kg ja sõidukit ei kasutata kommertseesmärkidel;

2. kolmerattalised mootorsõidukid, mille võimsus on kuni 35 kW;

3. kolmerattalised mootorsõidukid, mille võimsus on üle 35 kW, tingimusel et selle juhiloa omanik on vähemalt 21 aastat vana;

Selgitus

. Where trailers are concerned the Commission proposal is too restrictive and would change the existing situation in e.g. the sports or camping sphere too radically. On the basis of training without an additional test holders of a category B driving licence will be able to drive a vehicle combination or a motor caravan of up to 4250 kg. Stringent provision is made to ensure that this possibility is not used for commercial purposes, since otherwise unfair competition with commercial drivers of category C1 and C vehicles would be possible. The wording 'to transport' has been tightened up.

Holders of category B driving licences should also be entitled to drive motor-powered tricycles providing the principle of progressive access is respected.

Muudatusettepanek 20 *Artikli 4 lõike 1 B+E kategooria*

*– autorongid, mis koosnevad B kategooria sadulvedukist ja haagisest, tingimusel et lubatud täismass **ületab 750 kg**;*

*– **piiramata asjassepuutuvate sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist**, autorongid, mis koosnevad B kategooria sadulvedukist ja haagisest **või poolhaagisest**, tingimusel et **haagise või***

poolhaagise lubatud täismass **ei ületa 3500 kg**;

Selgitus

Holders of a category B driving licence should also be allowed to tow semi-trailers. However, the maximum mass of the trailer should be restricted, specifically to 3.5 tonnes.

Muudatusettepanek 21
Artikli 4 lõike 1 C1 kategooria

– **kaubaveoks kasutatavad** mootorsõidukid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg, kuid ei ületa **6000 kg** ja **millega veetakse** peale juhi kuni **kaheksat reisijat**; selle kategooria mootorsõidukeid võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;

– **D1 või D kategooriasse mittekuuluvad** mootorsõidukid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg, kuid ei ületa **7500 kg** ja **mis on konstrueeritud ja ehitatud** peale juhi kuni **kaheksa reisija vedamiseks**; selle kategooria mootorsõidukeid võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;

Selgitus

A distinction should merely be made between passenger transport (categories D1 and D) and any other form of transport. The reduction of the authorised mass for category C1 vehicles from the current figure of 7500 kg to 6000 kg seems inappropriate. The wording 'to transport' has been tightened up.

Muudatusettepanek 22
Artikli 4 lõike 1 C1+E kategooria

– autorongid, mis koosnevad C1 kategooria sadulvedukist ja haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg, tingimusel et autorongi lubatud täismass ei ületa 12 000 kg **ja haagise või poolhaagise lubatud täismass ei ületa sadulveduki tühimassi**;

– **piiramata asjassepuutuvate sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist**, autorongid, mis koosnevad C1 kategooria sadulvedukist ja haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg, tingimusel et autorongi lubatud täismass ei ületa 12 000 kg;

– **piiramata asjassepuutuvate sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist**, autorongid, mis koosnevad B kategooria sadulvedukist ja haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass on

**üle 3500 kg, tingimusel et autorongi
lubatud täismass ei ületa 12 000 kg;**

Selgitus

The reference to the provisions regarding type-approval replaces the provision concerning the ratio of the masses of the tractor vehicle and trailer. Holders of category C1 driving licences should be allowed to drive a combination consisting of category B tractor vehicles and trailers of over 3500 kg which do not come with B+E.

Muudatusettepanek 23
Artikli 4 lõike 1 C kategooria

– **kaubaveoks kasutatavad**

mootorsõidukid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg ja **millega veetakse** peale juhi kuni **kaheksat reisijat**; mootorsõidukeid, mida võib juhtida C kategooria juhiloaga, võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;

– **D1 või D kategooriasse mittekuuluvad**

mootorsõidukid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg ja **mis on konstrueeritud ja ehitatud** peale juhi kuni **kaheksa reisija vedamiseks**; mootorsõidukeid, mida võib juhtida C kategooria juhiloaga, võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;

Selgitus

A distinction should merely be made between passenger transport (categories D1 and D) and any other form of transport. The wording 'to transport' has been tightened up.

Muudatusettepanek 24
Artikli 4 lõike 1 C+E kategooria

– autorongid, mis koosnevad C kategooria sadulvedukist ja haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg;

– **piiramata asjassepuutuvate sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist**, autorongid, mis koosnevad C kategooria sadulvedukist ja haagisest või poolhaagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg;

Selgitus

Additional reference to the relevant provisions regarding type-approval.

Muudatusettepanek 25
Artikli 4 lõike 1 D1 kategooria

– *reisijateveoks kasutatavad* mootorsõidukid, *millega veetakse* peale juhi kuni 16 *reisijat* ja mille pikkus on kuni *seitse* meetrit; selle kategooria mootorsõidukeid võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;

– mootorsõidukid, *mis on konstrueeritud ja ehitatud* peale juhi kuni 16 *reisija vedamiseks* ja mille pikkus on kuni *kaheksa* meetrit; selle kategooria mootorsõidukeid võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;

Selgitus

Tightens up the wording concerning authorised vehicles within category D1.

Muudatusettepanek 26
Artikli 4 lõike 1 D1+E kategooria

– autorongid, mis koosnevad D1 kategooria sadulvedukist ja haagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg, tingimusel et autorongi lubatud täismass ei ületa 12 000 kg ja *haagise lubatud täismass ei ületa sadulveduki tühimassi*;

– *piiramata asjassepuutuvate sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist*, autorongid, mis koosnevad D1 kategooria sadulvedukist ja haagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg, tingimusel et autorongi lubatud täismass ei ületa 12 000 kg;

Selgitus

The reference to the provisions regarding type-approval replaces the provision concerning the ratio of the masses of the tractor vehicle and trailer.

Muudatusettepanek 27
Artikli 4 lõike 1 D kategooria

– *reisijateveoks kasutatavad* mootorsõidukid, *millega veetakse* peale juhi rohkem kui *kaheksat reisijat*; mootorsõidukeid, mida võib juhtida D kategooria juhiloaga, võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;

– mootorsõidukid, *mis on konstrueeritud ja ehitatud* peale juhi rohkem kui *kaheksa reisija vedamiseks*; mootorsõidukeid, mida võib juhtida D kategooria juhiloaga, võib kombineerida haagisega, mille lubatud täismass on kuni 750 kg;

Selgitus

Tightens up the wording concerning authorised vehicles within category D.

Muudatusettepanek 28
Artikli 4 lõike 1 D+E kategooria

– autorongid, mis koosnevad D kategooria sadulvedukist ja haagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg.

– ***piiramata asjassepuutuvate sõidukite tüübikinnituse eeskirjade kohaldamist, autorongid, mis koosnevad D kategooria sadulvedukist ja haagisest, mille lubatud täismass on üle 750 kg. Haagiseid ei tohi kasutada reisijateveoks, välja arvatud linnasiseses liinitranspordis.***

Selgitus

Additional reference to the relevant provisions regarding type-approval. Regular transport in particular has seen very successful pilot projects involving trailers carrying passengers.

Muudatusettepanek 29
Artikli 4 lõike 2 punkt b

b) ei hõlma mõiste "mopeed" ***kergeid neljarattalisi sõidukeid ega*** pedaalidega sõidukeid;

b) ei hõlma mõiste "mopeed" pedaalidega sõidukeid;

Selgitus

See individual justification to amendment on Article 4(1) Category AM.

Muudatusettepanek 30
Artikli 4 lõike 2 punkt d

d) on "***neljarattaline sõiduk***" sõiduk, mis ei ole kerge neljarattaline sõiduk, mille tühimass on kuni 400 kg (550 kg, kui tegemist on kaubaveoks mõeldud sõidukitega, ja arvestamata elektrisõidukite akude massi) ja mille

kustutatud

maksimaalne kasulik võimsus on kuni 15 kW;

Selgitus

In the interests of clarity the definition in Article 4(1) Category B1 should be used.

Muudatusettepanek 31
Artikli 4 lõige 3

3. B1 kategooria on valikuline.

3. B1 kategooria on valikuline.
Lükkmesriikides, kus seda juhiloa kategooriat kasutusele ei võeta, on selliste sõidukite juhtimiseks vaja B kategooria juhiluba.

Selgitus

A necessary addition to clarify this possible state of affairs.

Muudatusettepanek 32
Artikli 6 lõike 1 punkt a

a) C ja D kategooria juhiluba väljastatakse ainult nendele sõidukijuhtidele, kellel on juba õigus juhtida B kategooria sõidukeid;

a) ***C1***, C, ***Di*** ja D kategooria juhiluba väljastatakse ainult nendele sõidukijuhtidele, kellel on juba õigus juhtida B kategooria sõidukeid;

Selgitus

The new categories C1 and D1 should be included in this provision.

Muudatusettepanek 33
Artikli 6 lõike 1 punkt b

b) B+E, C+E, D+E kategooria juhiluba väljastatakse ainult nendele sõidukijuhtidele, kellel on juba õigus juhtida vastavalt B, C või D kategooria

b) B+E, ***C1+E***, C+E, ***D1+E*** ja D+E kategooria juhiluba väljastatakse ainult nendele sõidukijuhtidele, kellel on juba õigus juhtida vastavalt B, ***C1***, C, ***D1*** või D

sõidukeid;

kategooria sõidukeid;

Selgitus

The new categories C1 and D1 should be included in this provision.

Muudatusettepanek 34

Artikli 6 lõike 2 punkt a

a) C+E ja D+E kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka B+E kategooria autoronge;

a) **C1+E**, C+E, **D1+E** ja D+E kategooria juhiluba annab õiguse juhtida ka B+E kategooria autoronge;

Selgitus

The new categories C1 and D1 should be included in this provision.

Muudatusettepanek 35

Artikli 6 lõike 2 punkt c

c) **C1 või C1+E kategooria juhiluba annab õiguse juhtida vastavalt D1 või D1+E kategooria sõidukeid, kui omanik on vähemalt 21 aastat vana;**

c) **A, B, C või D kategooria juhiluba kehtib ka vastavalt A1 ja A2, B1, C1 või D1 kategooria puhul.**

A2 kategooria juhiluba kehtib ka A1 kategooria puhul.

C+E ja D+E kategooria juhiluba kehtib ka vastavalt C1+E ja D1+E autorongide puhul;

Selgitus

Since the authorised mass for a C1 driving licence was increased to 7500 kg, the equivalence between D1 and C1 must be abolished, since these are potentially different types of vehicle. However, with the introduction of categories A1, A2, B1, C1 and D1 these equivalences should be possible.

Muudatusettepanek 36
Artikli 6 lõike 2 punkt d

d) D1 või D1+E kategooria juhiluba annab õiguse juhtida vastavalt C1 või C1+E kategooria sõidukeid.

d) kõikide kategooriate juhiloa kehtivad ka AM kategooria sõidukite puhul. Oma territooriumil väljastatud juhilubade puhul võib liikmesriik siiski piirduda AM kategooria samaväärsuse puhul A1, A2 ja A kategooriaga, kui selles liikmesriigis nähakse AM kategooria juhiloa saamiseks ette praktiline sõidukijuhi koolitus.

Selgitus

Since the authorised mass for a C1 driving licence is supposed to be set at 7500 kg, the equivalence between D1 and C1 must be abolished, since these are potentially different types of vehicle.

Passing a theoretical test is a prerequisite for obtaining any kind of driving licence. If passing that test is the sole prerequisite for obtaining a driving licence for category AM, any driving licence should also be valid for category AM. However, if a Member State lays down practical driver training for category AM - as Article 8(1)(b) permits - that equivalence shall apply only for driving licences which require practical experience on two-wheel vehicles (A1, A2 and A).

Muudatusettepanek 37
Artikli 6 lõike 3 punkt a

a) kolme- ja neljarattalised mootorsõidukid kuuluvad A või A1 kategooria juhiloa alla;

kustutatud

Selgitus

Becomes redundant in the light of amendments 13 to 17 and the amendments to Article 4, paragraph 1, categories B1 and B.

Muudatusettepanek 38
Artikli 6 lõike 3 punkti b esimene lõik a (uus)

Kuna see säte kehtib ainult vastava riigi

territooriumil, ei märgi liikmesriigid juhiloale, et omanikul on õigus juhtida neid sõidukeid.

Selgitus

The equivalences provided for in this paragraph, that may be introduced by the Member States, apply only on their respective territories. In order to avoid misunderstandings if drivers cross borders the categories thus additionally authorised should therefore not be indicated on the licence.

Muudatusettepanek 39
Artikli 6 lõike 4 punkt b a (uus)

b a) sõidukeid, mille lubatud täismass on üle 3500 kg, võivad juhtida B kategooria juhiloa omanikud, kes on üle 21 aasta vanad ja kes on saanud juhiloa vähemalt kaks aastat tagasi, tingimusel et sõiduk on üle 25 aasta vana, hoitud nõuetekohaselt ja keskkonnasõbralikult ning ajalooliselt korrektses seisukorras ja seda kasutatakse mittekommertslikul eesmärgil.

Selgitus

Historic buses and trucks are driven for non-commercial purposes and rarely. They are driven carefully and safely - a consequence of the time and effort devoted by their owners to their vehicles' preservation. The Directive should make clear that Member States may allow holders of B category licence to drive historic buses and trucks.

Muudatusettepanek 40
Artikli 7 lõike 1 punkt c

– A kategooria puhul, tingimusel et taotleja on omandanud vähemalt kolm aastat sõidukogemust A2 kategooria mootorrattal ***ja sooritanud artikli 8 lõike 1 punktis d määratletud A kategooria spetsiaalse praktilise eksami***;
– C, C+E, D1 ja D1+E kategooria puhul piiramata Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ nende sõidukite

– A kategooria puhul, tingimusel et taotleja on omandanud vähemalt kolm aastat sõidukogemust A2 kategooria mootorrattal;
– C, C+E, D1 ja D1+E kategooria puhul piiramata Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/59/EÜ nende sõidukite

juhtimist reguleerivate sätete kohaldamist;

juhtimist reguleerivate sätete kohaldamist;

**– D ja D+E kategooria puhul piiramata
direktiivi 2003/59/EÜ nende sõidukite
juhtimist reguleerivate sätete kohaldamist;**

Selgitus

There is no danger in permitting younger drivers to drive category D and D+E vehicles.

Three years' driving experience with a category A2 motorcycle is sufficient proof, so that an external practical test is unnecessary.

Experience in Germany (study by the Federal Highway Research Institute) has shown that a special test for the open category A does not translate into increased security. The costs involved in setting an additional test are therefore unjustifiable.

Muudatusettepanek 41
Artikli 7 lõike 2 esimene lõik

2. Liikmesriigid võivad teha erandeid A, B ja B+E kategooria jaoks ettenähtud vanusepiirangutest ja väljastada kõnealuste kategooriate juhiload juba 17-aastastele ning B1 kategooria jaoks ettenähtud vanusepiirangutest ja väljastada selle kategooria juhiload ainult vähemalt 18-aastastele. Liikmesriigid võivad keelduda alla 18-aastastele väljastatud B ja B1 kategooria juhilubade kehtivuse tunnustamisest oma territooriumil.

2. Liikmesriigid võivad teha erandeid B ja B+E kategooria jaoks ettenähtud vanusepiirangutest ja väljastada kõnealuste kategooriate juhiload juba 17-aastastele ning B1 kategooria jaoks ettenähtud vanusepiirangutest ja väljastada selle kategooria juhiload ainult vähemalt 18-aastastele. Liikmesriigid võivad keelduda alla 18-aastastele väljastatud B ja B1 kategooria juhilubade kehtivuse tunnustamisest oma territooriumil.

Selgitus

See individual justification to the amendments on Article 7(2).

Muudatusettepanek 42
Artikli 7 lõike 2 teine lõik a (uus)

**Liikmesriigid võivad tõsta A1, A2 ja A
kategooria jaoks ettenähtud
vanusepiirangut, tingimusel et:**

– A1 kategooria vanusepiirangu ja A2 kategooria vanusepiirangu vahe on kaks aastat;

– enne A kategooria juhiloa saamist on omandatud kas kolm aastat sõidukogemust A2 kategooria mootorrattal või on A kategooria vanusepiirang ilma sõidukogemuseta A2 kategooria mootorrattal kuus aastat A2 kategooria omast kõrgemal.

A kategooria vanusepiirang ilma sõidupraktikata A2 kategooria mootorrattal ei tohi olla üle 26 aasta.

Liikmesriigid, kes tõstavad A1, A2 või A kategooria vanusepiirangut, tunnustavad teiste liikmesriikide juhilube.

Selgitus

Stepped access to the various categories of motorcycle is a key element in improving road safety for these road users. Should a Member State wish to raise the minimum age for one of these categories, in the interests of improving that safety, it may do so to a limited extent, but must uphold the principle of stepped access.

Muudatusettepanek 43 Artikli 7 lõike 2 teine lõik b (uus)

Liikmesriigid võivad alandada D1 kategooria juhilubade väljastamise vanusepiirangut 18 aastani sõidukite puhul, mida kasutatakse erakorralises seisukorras või mis on määratud päästeoperatsioonideks.

Selgitus

This seeks to align the provisions of the driving licence Directive precisely and correctly with those of the recent drivers' professional training Directive (2000/59/EC) so that a consistent approach is adopted for ambulance and other emergency vehicle drivers.

Muudatusettepanek 44 Artikli 8 lõike 1 punkti b esimene lõik a (uus)

Antud kategooria kolme- ja neljarattaliste mootorsõidukite puhul võivad liikmesriigid näha ette erilise praktilise sõidukijuhi koolituse. Sõidukite eristamiseks AM kategoorias võib juhiloale märkida siseriikliku koodi;

Selgitus

Additional practical driver training should be sufficient.

Muudatusettepanek 45
Artikli 8 lõike 1 punkt c

c) kes on **sooritanud** ainult **oskuste ja käitumise eksami** A2 kategooria juhiloa taotleja puhul, kes on omandanud vähemalt kaks aastat sõidukogemust A1 kategooria juhiloaga mootorrattal;

c) kes on **osalenud** ainult **sõidukijuhi koolitusel vastavalt VI c lisale** A2 kategooria juhiloa taotleja puhul, kes on omandanud vähemalt kaks aastat sõidukogemust A1 kategooria juhiloaga mootorrattal;

Selgitus

In view of the principle of progressive access, it is not appropriate to require a further test of skills and behaviour for the move from category A1 to A2. Driver training geared to this move would appear more appropriate.

Muudatusettepanek 46
Artikli 8 lõike 1 punkt d

d) kes on sooritanud **ainult oskuste ja käitumise eksami** A kategooria juhiloa taotleja puhul, kes on omandanud vähemalt kaks aastat sõidukogemust A2 kategooria juhiloaga mootorrattal; **eksam võib piirduda sõidueksamiga, milles pööratakse erilist rõhku liiklusele väljaspool asulaid asuvatel teedel;**

d) kes on osalenud **sõidukijuhi koolitusel vastavalt VI c lisale** A kategooria juhiloa taotleja puhul, kes on omandanud vähemalt kaks aastat sõidukogemust A2 kategooria juhiloaga mootorrattal; **kes pole sooritanud täiendavaid eksameid A kategooria juhiloa taotleja puhul, kes on omandanud vähemalt kolm aastat sõidukogemust A2 kategooria juhiloaga mootorrattal ja kaks aastat sõidupraktikat A1 kategooria juhiloaga mootorrattal;**

Selgitus

An additional test is unnecessary in this case, owing to the principle of progressive access.

Muudatusettepanek 47
Artikli 8 lõike 1 punkt d a (uus)

d a) kes on sooritanud ainult oskuste ja käitumise eksami A1, A2 või A kategooria juhiloa taotleja puhul, kellel juba on AM, A1 või A2 kategooria juhiluba;

Selgitus

Since in these cases it can be assumed that the applicant has passed a theory test, a further test is unnecessary.

Muudatusettepanek 48
Artikli 8 lõike 2 esimene lõik

2. Alates ... [kuupäev sätestatud artikli 17 lõikes 2] on liikmesriikides väljastatud AM, A1, A2, A, B, B1 ja B+E kategooria juhilubade kehtivusaeg 10 aastat. ***Nende kategooriate juhiload, mis on väljastatud 65-aastastele ja vanematele juhtidele, kehtivad 5 aastat.*** Liikmesriigid võivad piirata algajatele juhtidele väljastatud A ja B kategooria esimeste juhilubade kehtivusaega 3 aastani, et kohaldada erilisi meetmeid nende juhtide liiklusohutuse parandamiseks.

2. Alates ... [kuupäev sätestatud artikli 17 lõikes 2] on liikmesriikides väljastatud AM, A1, A2, A, B, B1 ja B+E kategooria juhilubade kehtivusaeg 10 aastat. Liikmesriigid võivad piirata algajatele juhtidele väljastatud A ja B kategooria esimeste juhilubade kehtivusaega 3 aastani, et kohaldada erilisi meetmeid nende juhtide liiklusohutuse parandamiseks.

Selgitus

A blanket restriction on the validity of licences for drivers who are over 65 does not appear to be justified.

Muudatusettepanek 49
Artikli 8 lõike 2 teine lõik

Alates ... [kuupäev sätestatud artikli 17 lõikes 2] on liikmesriikides väljastatud C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E kategooria juhilubade kehtivusaeg 5 aastat. ***Nende kategooriate juhiload, mis on***

Alates ... [kuupäev sätestatud artikli 17 lõikes 2] on liikmesriikides väljastatud C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E kategooria juhilubade kehtivusaeg 5 aastat. ***Liikmesriigid võivad piirata algajatele***

väljastatud 65-aastastele ja vanematele juhtidele, kehtivad 1 aasta.

juhtidele väljastatud C ja D kategooria esimeste juhilubade kehtivusaega 3 aastani, et kohaldada erilisi meetmeid nende juhtide liiklusohutuse parandamiseks.

Selgitus

A blanket restriction on the validity of licences for drivers who are over 65 does not appear to be justified.

Where categories C and D are concerned the Member States should be able to introduce a shorter validity for licences for novice drivers, as is the case with categories A and B, in order to implement special measures regarding road safety.

Muudatusettepanek 50
Artikli 8 lõike 2 kolmas lõik a (uus)

Artikli 1 kohase mikrokiibi olemasolu ei ole juhiloa kehtivuse eeltingimus. Mikrokiibi kaotamine, loetamatus või muu kahjustus ei mõjuta dokumendi kehtivust.

Muudatusettepanek 51
Artikli 8 lõike 3 punkt a

a) antud sõidukite juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuete ***täitmise kontrollimine*** vastavalt III lisale C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E kategooria juhilubade puhul;

a) antud sõidukite juhtimiseks vajaliku füüsilise ja vaimse sobivuse miinimumnõuete ***jätkuv täitmine*** vastavalt III lisale C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E kategooria juhilubade puhul;

Selgitus

Emphasises the continuous nature of the minimum standards.

Muudatusettepanek 52
Artikli 8 lõike 3 teine lõik a (uus)

Üksikjuhtudel võivad liikmesriigid artikli 8 lõikes 2 kindlaks määratud juhilubade kehtivusaega kõigi kategooriate puhul piirata, kui nad peavad vajalikuks sagedasemaid arstlikke läbivaatusi või muude erimeetmete rakendamist, näiteks piirangud liikluseeskirja rikkumiste korral.

Selgitus

In justified individual cases, such as certain diseases, it should be possible for Member States to limit the period of validity of licences.

Muudatusettepanek 53
Artikli 8 lõike 3 teine lõik b (uus)

Liikmesriigid võivad võtta kasutusele liikluseeskirja rikkumiste arvestamise süsteeme ("punktisüsteeme"), mis toovad kaasa kõikide kategooriate juhilubade lõikes 2 sätestatud kehtivusaja piiramise. Kõnealused süsteemid peavad olema tõhusad, hoiatavad ja proportsionaalsed ning reguleeritud vastavalt juhtide kutsealasele või isiklikule staatusele.

Selgitus

Professional drivers need to be properly protected. A situation could arise in which a professional driver might be disqualified from driving on account of offences committed when driving for private purposes. This would have an immediate impact on his employment position and could cause him to lose his job.

Muudatusettepanek 54
Artikli 8 lõige 5

5. Igal isikul võib olla ainult üks juhiluba. **Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et esimese juhiloa või uuendatud juhiloa taotlejal ei ole juba mõne teise liikmesriigi ametiasutuste poolt väljastatud kehtivat või peatatud juhiluba. Lisaks veenduvad nad, et mõne teise liikmesriigi ametiasutused ei ole keelanud taotlejale juhiluba väljastada.**

5. **a)** Igal isikul võib olla ainult üks juhiluba.

b) Liikmesriik keeldub juhiloa väljastamisest, kui ta tuvastab, et taotlejal on juba teise liikmesriigi ametiasutuste poolt väljastatud kehtiv juhiluba. Lisaks võib liikmesriik keelduda juhiloa väljastamisest taotlejale, kelle suhtes on teises liikmesriigis kohaldatud mõnd artikli 12 lõikes 2 osutatud meetmetest.

c) Liikmesriigid astuvad samme vastavalt artikli 8 lõike 5 punktile b

– Vajalikud sammud juhiloa väljastamise, asendamise või uuendamise puhul seisnevad selles, et kontrollitakse koos teiste liikmesriikidega, kas on õigustatud põhjus kahtlustada, et taotleja on juba juhiloa omanik.

– Vajalikud sammud teise liikmesriigi poolt väljastatud juhiloa vahetamise puhul seisnevad selles, et kontrollitakse koos loa väljastanud liikmesriigiga, kas taotleja suhtes on kohaldatud mõnd artikli 12 lõikes 2 osutatud meetmetest.

d) Lihtsustamaks rahvusvahelisi kontrole vastavalt artikli 8 lõike 5 punktile b kujundab, rakendab ja käitab komisjon liikmesriikide abiga võrgustikku juhiloa andmete rahvusvaheliseks vahetamiseks liikmesriikide vahel.

Selgitus

As in the Commission's proposed text, this amendments provides that no person may hold more than one driving licence, even if the licences are issued by the same Member State.

Articles 8.5(b) and 8.5(c) seek to provide for a rigorous obligation upon the Member States to check the records of other Member States, but an obligation which is proportionate to the problem.

Article 8.5(d) seeks to provide for an appropriate obligation upon the Commission to facilitate international checks on driving licences.

Muudatusettepanek 55 Artikkel 9

Muudatused, mis on vajalikud I kuni IV lisa

Muudatused, mis on vajalikud I kuni IV, VI

kohandamiseks teaduse ja tehnika arenguga, võetakse vastu artiklis 10 sätestatud menetluse kohaselt.

a, VI b ja VI c lisa kohandamiseks teaduse ja tehnika arenguga, võetakse vastu artiklis 10 sätestatud menetluse kohaselt.

Muudatusettepanek 56

Artikkel 11

Alates käesoleva direktiivi jõustumisest peavad eksamineerijad täitma IV lisas esitatud miinimumnõudeid.

Eksamineerijad, kes töötavad selles ametis juba enne ... [kuupäev sätestatud artikli 17 lõikes 2], ***ei pea kõnealuse lisa lõikes 2 ette nähtud alusõpet läbima.***

Alates käesoleva direktiivi jõustumisest peavad eksamineerijad täitma IV lisas esitatud miinimumnõudeid.

Eksamineerijate kohta, kes töötavad selles ametis juba enne ... [kuupäev sätestatud artikli 17 lõikes 2], ***kehtivad ainult kvaliteeditagamist ja korrapärase jätkuõppe meetmeid puudutavad sätted.***

Selgitus

The emphasis is on the requirement that driving licence examiners already working as such should also undergo regular training.

Muudatusettepanek 57

Artikli 12 lõige 4

4. Liikmesriik ***võib keelduda*** tunnustamast juhiloa kehtivust, mille on mõni teine liikmesriik väljastanud isikule, kelle suhtes on eelmise riigi territooriumil kohaldatud mõnd lõikes 2 osutatud meetmetest.

Peale selle võib liikmesriik keelduda väljastamast juhiluba taotlejale, kelle suhtes on ***niisugust meedet*** rakendatud mõnes teises liikmesriigis.

4. Liikmesriik ***keeldub*** tunnustamast juhiloa kehtivust, mille on mõni teine liikmesriik väljastanud isikule, kelle suhtes on eelmise riigi territooriumil kohaldatud mõnd lõikes 2 osutatud meetmetest.

Liikmesriik keeldub väljastamast juhiluba taotlejale, kelle suhtes on mõnes teises liikmesriigis rakendatud juhtimise õiguse piiramist, peatamist või äravõtmist.

Peale selle võib liikmesriik keelduda väljastamast juhiluba taotlejale, kelle suhtes on rakendatud ***juhtimisõiguse tühistamist*** mõnes teises liikmesriigis.

Lisaks võib liikmesriik keelduda tunnustamast juhiloa kehtivust, mille on teine liikmesriik väljastanud isikule ajal, kui selle isiku elukoht ei olnud juhiloa

väljastanud liikmesriigis.

Selgitus

As far as possible, driving licence tourism should be stopped. If a person's authorisation to drive is restricted, withdrawn, suspended or cancelled in one Member State, it must not recognise a driving licence issued to that person by another Member State.

Moreover, Member States must not issue driving licences to those whose driving licences are restricted, suspended or withdrawn in another Member State ('No person may hold more than one driving licence' - Article 8(5)). If a driving licence is cancelled in one Member State, another Member State may refuse to issue one.

There are already many offers on the Internet in which persons who have had their driving licences withdrawn in one Member State (for example, owing to driving under the influence of alcohol/drugs) are recommended to acquire a bogus residence abroad and acquire a driving licence there in order to circumvent the preconditions for the re-issue of a driving licence. This considerably undermines road safety and also leads to considerable distortions of competition in the driving school sector.

Muudatusettepanek 58

Artikkel 15

Nõukogu vaatab läbi ühenduse sätted, mis puudutavad artiklis 4 osutatud kategooriaid ja artiklis 7 kindlaks määratud vanusepiiranguid ning nende mõju liiklusohutusele, samuti võimaliku järkjärgulise juurdepääsu kasutuselevõtmist B kategooria, k.a B 1 kategooria puhul hiljemalt ... [5 aastat pärast artikli 17 lõikes 2 sätestatud kuupäeva].

Komisjon vaatab läbi ühenduse sätted, mis puudutavad artiklis 4 osutatud kategooriaid ja artiklis 7 kindlaks määratud vanusepiiranguid ning nende mõju liiklusohutusele, samuti võimaliku järkjärgulise juurdepääsu kasutuselevõtmist B kategooria, k.a B 1 kategooria puhul hiljemalt ... [5 aastat pärast artikli 17 lõikes 2 sätestatud kuupäeva].

Selgitus

The Commission appears to be better qualified to carry out such a review.

Muudatusettepanek 59

Artikkel 16

Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel ja vahetavad teavet nende juhilubade kohta, mis nad on väljastanud, ümber vahetanud või

Liikmesriigid abistavad üksteist käesoleva direktiivi rakendamisel ja vahetavad teavet nende juhilubade kohta, mis nad on väljastanud, ümber vahetanud või

asendanud.

asendanud. *Nad kasutavad antud otstarbeks loodud juhiloavõrgustikku niipea, kui see võrgustik on kasutusvalmis.*

Selgitus

The European driving licence network will be irreplaceable in terms of its importance in preventing driving licence tourism. The Member States must also use this service as soon as it is operational.

Muudatusettepanek 60
Artikli 17 lõige 4 a (uus)

4 a. Direktiiviga 96/47/EÜ muudetud direktiivi 91/439/EMÜ artikli 2 lõige 4 tunnistatakse kehtetuks käesoleva direktiivi jõustumiskuupäeval.

Selgitus

Necessary adjustment, since that Directive prohibits the use of electronic data devices on driving licences.

Muudatusettepanek 61
I lisa lõike 1 esimene lõik a (uus)

Kaart valmistatakse polükarbonaadist.

Muudatusettepanek 62
I lisa lõige 1 a (uus)

1 a. Juhilubade füüsiline turvalisus
Juhilubade füüsilist turvalisust
ohustavad:

– võltskaartide valmistamine: luuakse dokumendiga väga sarnane uus kaart kas

*täiesti iseseisva objektina või
originaaldokumenti kopeerides;*

*– oluline muutmine: muudetakse
originaaldokumendi ühte tunnust, näiteks
mõnesid sellele trükitud andmeid.*

*Üldine turvalisus sõltub süsteemist
tervikuna, mis hõlmab järgmisi üksikuid
elemente: taotlusmenetlus, andmete
edastamine, kaardi valmistamiseks
kasutatud materjal, trükitehnika,
minimaalne hulk erinevaid turvaelemente
ja isikustamine.*

*a) Juhilubade materjal tuleb muuta
võltsimiskindlaks järgmiste tehnikate abil
(kohustuslikud turvaelemendid):*

– optiliste valgenditeta kaardimaterjal;

*– tausta-turvamuster, mis on tänu
mitmevärvilise turvalise trükivärviga
iiristrüki ning positiivse ja negatiivse
giljošstrüki kasutamisele kaitstud
võltsimise eest skaneerimise, trükkimise
või kopeerimise teel. Muster ei tohi
moodustuda põhivärvidest (CMYK); sellel
peab olema vähemalt kahevärviline
kompleksne struktuur ja mikrokiri;*

*– optiliselt muutuvad kujundid, mis
pakuvad asjakohast kaitset kopeerimise ja
foto manipuleerimise vastu;*

– lasergraveerimine;

*– foto jaoks ettenähtud alal peaksid
taustaturvatrükk ja foto vähemalt selle
serval kattuma (hajuv muster).*

*b) Lisaks peab juhilubade materjal olema
kaitstud täiendavalt võltsimise eest,
kasutades vähemalt kolme järgnevat
tehnikat (täiendavad turvaelemendid):*

*– trükivärvid, mille värv sõltub
vaatenurgast;*

*– trükivärvid, mille värv sõltub
temperatuurist;*

– spetsiaalsed hologrammid;

– muutuvad laserkujundid;

– nähtav ja läbipaistev ultraviolettkirte all flourestseeruv trükivärv;

– pärlmuttertrükivärv;

– digitaalne vesimärk taustal;

– IR-pigmendid või fosforestseerivad pigmendid;

– kombatavad mähgid, sümbolid või mustrid.

Liikmesriigid võivad võtta kasutusele täiendavaid turvaelemente. Üldiselt tuleks eelistada tärniga märgitud tehnikaid, kuna need võimaldavad õiguskaitseametnikel kontrollida kaardi ehtsust erivahenditeta.

Muudatusettepanek 63
I lisa lõike 2 esimese külje punkti c tabel

c) B: Belgia

DK: Taani

D: Saksamaa

GR: Kreeka

E: Hispaania

F: Prantsusmaa

IRL: Iirimaa

I: Itaalia

L: Luksemburg

NL: Madalmaad

A: Austria

c) B: Belgia

CZ: Tšehhi Vabariik

DK: Taani

D: Saksamaa

GR: Kreeka

E: Hispaania

F: Prantsusmaa

IRL: Iirimaa

I: Itaalia

CY: Küpros

LV: Läti

LT: Leedu

L: Luksemburg

H: Ungari

M: Malta

NL: Madalmaad

A: Austria

P: Portugal

FIN: Soome

S: Rootsi

UK: Ühendkuningriik

PL: Poola

P: Portugal

SLO: Sloveenia

SK: Slovakkia

FIN: Soome

S: Rootsi

UK: Ühendkuningriik

Selgitus

Adjustment made necessary by enlargement.

Muudatusettepanek 64 I lisa lõike 2 esimese külje punkt e

e) sõnad "Euroopa ühenduste mudel" loa
väljastanud liikmesriigi keel(t)es ning sõna
"juhiluba" muudes ühenduse keeltes roosas
trükkis juhiloa taustana:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

e) sõnad "Euroopa ühenduste mudel" loa
väljastanud liikmesriigi keel(t)es ning sõna
"juhiluba" muudes ühenduse keeltes roosas
trükkis juhiloa taustana:

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Licenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Carta de Condução

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Körkort;

Körkort;

Selgitus

Adjustment made necessary by enlargement.

Muudatusettepanek 65

I lisa lõike 2 teise külje punkti a kood 95 a (uus)

95 a. Juhid, kes on läbinud koolituse vastavalt VI a lisale, mis annab neile õiguse mittekommertslikul eesmärgil juhtida haagisega B kategooria sõidukit, mille täismass ületab 3500 kg, kuid ei ole suurem kui 4250 kg.

Selgitus

See individual justification to the amendment on Article 4(1) category B.

Muudatusettepanek 66

I lisa lõike 2 teise külje punkti a kood 95 b (uus)

95 b. Juhid, kes on läbinud koolituse vastavalt VI b lisale, mis annab neile õiguse mittekommertslikul eesmärgil juhtida direktiivi 2001/116/EÜ II lisa A osa punktis 5.1 määratletud autoelamut, mille täismass ületab 3500 kg, kuid ei ole suurem kui 4250 kg ning mille kandevõime ei ületa 1000 kg.

Selgitus

See individual justification to the amendment on Article 4(1) category B.

Muudatusettepanek 67
I lisa lõike 2 teise külje punkti a kood 14 a (uus)

**14 a. Meditsiinilist hädaolukorda
puudutavad andmed tuleb märkida sellele
väljale (väli nr 14).**

Muudatusettepanek 68
I lisa lõike 2 teise külje punkti b teine lõik

Kui liikmesriik soovib teha kandeid riigikeeles, mis ei ole kas taani, hollandi, inglise, soome, prantsuse, saksa, kreeka, itaalia, portugali, hispaania või rootsi keel, siis koostab ta juhiloa kahes keeles, kasutades üht eespool nimetatud keeltest, ilma et see piiraks muude käesoleva lisa sätete kohaldamist;

Kui liikmesriik soovib teha kandeid riigikeeles, mis ei ole kas **tšehhi**, taani, hollandi, inglise, **eesti**, soome, prantsuse, saksa, kreeka, **ungari**, itaalia, **läti**, **leedu**, **malta**, **poola**, portugali, **slovaki**, **sloveeni**, hispaania või rootsi keel, siis koostab ta juhiloa kahes keeles, kasutades üht eespool nimetatud keeltest, ilma et see piiraks muude käesoleva lisa sätete kohaldamist;

Selgitus

Adjustment made necessary by enlargement.

Muudatusettepanek 69
II lisa I peatüki sissejuhatus

Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et juhiloa taotlejatel on **mootorsõiduki** juhtimiseks vajalikud teadmised, oskused ja käitumine. Selleks kehtestatud eksam peab koosnema:

Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid tagamaks, et juhiloa taotlejatel on **sõiduki** juhtimiseks vajalikud teadmised, oskused ja käitumine. Selleks kehtestatud eksam peab koosnema:

Selgitus

Per precisione, poiché nell'allegato II si descrivono gli esami anche per i motoveicoli e non solo per gli autoveicoli.

Muudatusettepanek 70
II lisa I peatüki A osa punkti 1 teine lõik

Iga juhiloa taotleja, kes on sooritanud mõne teise kategooria teooriaeksami, võidakse vabastada punktide 2 kuni 4 **ühistest sätetest**.

Iga juhiloa taotleja, kes on sooritanud mõne teise kategooria teooriaeksami, võidakse vabastada **ainult** punktide 2 kuni 4 **ühiste sätete järgsest programmist, kuid on kohustatud eksami sooritama**.

Selgitus

It must be made quite clear that the permitted exemptions, to be granted under the conditions specified, apply to a given part of a training programme, but not to a test as a whole.

Muudatusettepanek 71
II lisa I peatüki A osa punkti 2.1.4 esimene taane

– spetsiifilised ohutegurid, mis on seotud teiste liiklejate kogenematusesega, ning kõige enam ohustatud liiklejate kategooriad, nagu lapsed, jalakäijad, jalgratturid ning liikumispuudega inimesed;

– spetsiifilised ohutegurid, mis on seotud teiste liiklejate kogenematusesega, ning kõige enam ohustatud liiklejate kategooriad, nagu lapsed, jalakäijad, jalgratturid, **mootorratturid** ning liikumispuudega inimesed;

Selgitus

Statistics show that two-third of accidents involving motorcycles and cars are the responsibility of the car drivers. The figures indicate also that car drivers who have motorcycle riding experience are less often responsible of car/motorcycles accidents. Therefore, a requirement for powered two-wheeler awareness in the granting of licenses for other vehicle use would contribute to a significant reduction of the number of accidents which are not related with the rider licensing.

Muudatusettepanek 72
II lisa I peatüki A osa punkti 3 pealkiri

3. A ja A1 kategooriat käsitlevad erisätted

3. A, **A2** ja A1 kategooriat käsitlevad erisätted

Selgitus

Adjustment made necessary by the introduction of category A2.

Muudatusettepanek 73
II lisa I peatüki B osa punkti 5.1 lõige 2 a (uus)

***Kui kõnealune taotleja sooritab hiljem
oskuste eksami, mis keskendub ainult
käsikäigukastiga sõiduki kasutamisele,
jäetakse see märkus välja.***

Selgitus

Whilst there are differences in the operation of automatic and manual transmission vehicles, subsequent access to manual transmission vehicles should not entail the time and economic costs of a full driving test, and shall be limited to ascertaining that the applicant is capable of safely operating a manual transmission.

Muudatusettepanek 74
II lisa I peatüki B osa punkti 5.2 esimene lõik

Oskuste ja käitumise eksamil kasutatavad sõidukid peavad vastama allpool esitatud miinimumnõuetele. ***Lükkmesriigid võivad ette näha rangemad nõuded või lisada muid nõudeid.***

Oskuste ja käitumise eksamil kasutatavad sõidukid peavad vastama allpool esitatud miinimumnõuetele.

Selgitus

The specification of the "minimum test vehicle" by power rather than engine capacity minimises the costs of re-equipment for training schemes and will assist in keeping motorcycle training affordable.

In addition I believe there is a special case for motorcycles with automatic transmissions, typically scooters. To require scooter users to take their test on a motorcycle of over 375cc will simply put many off using these ideal commuter bikes.

Muudatusettepanek 75
II lisa I peatüki B osa punkti 6 pealkiri

6. A ja A1 kategooria puhul kontrollitavad oskused ja käitumine

6. A, **A2** ja A1 kategooria puhul kontrollitavad oskused ja käitumine

Selgitus

Adjustment necessitated by the introduction of category A2.

Muudatusettepanek 76
II lisa I peatüki B osa punkt 6.2

A ja A1 kategooria: liiklusohutusega
seotud erimanöövrite kontroll:

A, **A2** ja A1 kategooria: liiklusohutusega
seotud erimanöövrite kontroll:

Selgitus

Adjustment necessitated by the introduction of category A2.

Muudatusettepanek 77
II lisa I peatüki B osa punkt 10

Eksami kestus ja läbitav vahemaa peavad
olema piisavad, et hinnata käesoleva lisa B
osas sätestatud oskusi ja käitumist.
Teelsõitmiseks kulunud aeg ei võiks mingil
juhul olla A, A1, B, B1 ja B+E kategooria
puhul alla 25 minuti ning muude
kategooriate puhul alla 45 minuti. Siia
hulka ei kuulu taotleja vastuvõtmine,
sõiduki ettevalmistamine ja kontrollimine
liiklusohutuse seisukohalt, erimanöövrid ja
praktilise eksami tulemuse
teatavakstegemine.

Eksami kestus ja läbitav vahemaa peavad
olema piisavad, et hinnata käesoleva lisa B
osas sätestatud oskusi ja käitumist.
Teelsõitmiseks kulunud aeg ei võiks mingil
juhul olla A, **A2**, A1, B, B1 ja B+E
kategooria puhul alla 25 minuti ning
muude kategooriate puhul alla 45 minuti.
Siia hulka ei kuulu taotleja vastuvõtmine,
sõiduki ettevalmistamine ja kontrollimine
liiklusohutuse seisukohalt, erimanöövrid ja
praktilise eksami tulemuse
teatavakstegemine.

Selgitus

Adjustment necessitated by the introduction of category A2.

Muudatusettepanek 78
III lisa punkt 1.1

A, A1, B, B1 ja B+E kategooria sõidukite juhid

AM, A, A1, **A2**, B, B1 ja B+E kategooria sõidukite juhid

Selgitus

Adjustment necessitated by the introduction of categories AM and A2.

Muudatusettepanek 79
III lisa punkt 4

Juhiloa taotlejad peavad läbima arstliku läbivaatuse enne esimese juhiloa väljastamist ja seejärel peavad juhid läbima sarnase läbivaatuse iga kord, kui nende juhiluba uuendatakse.

Juhiloa taotlejad peavad läbima arstliku läbivaatuse enne esimese juhiloa väljastamist ja seejärel peavad juhid läbima sarnase läbivaatuse **vastavalt selles liikmesriigis kehtivatele siseriiklikele õigusnormidele, kus on nende seaduslik elukoht**, iga kord, kui nende juhiluba uuendatakse.

Muudatusettepanek 80
III lisa, südame-veresoonkonna haigused, punkt 9.3

9.3. Ebanormaalse arteriaalse vererõhu all kannatavatele juhiloa taotlejatele juhiloa väljastamise või sõidukijuhtidele juhiloa uuendamise küsimust hinnatakse, võttes arvesse muid arstliku läbivaatuse tulemusi, võimalikke haigusega seotud komplikatsioone ja nendest lähtuvat võimalikku ohtu liiklusele.

kustutatud

Selgitus

This section is unnecessary and should be deleted.

Muudatusettepanek 81
III lisa, melliitdiabeet, punkt 10

10. Melliitdiabeeti põdevatele juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele võib juhiloa väljastada või uuendada **kinnitatud**

10. Melliitdiabeeti põdevatele juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele võib juhiloa väljastada või uuendada, **tingimusel et juhil**

meditsiinilise arvamuse ja iga juhtumi kohaste korrapäraste arstlike läbivaatuste alusel.

ei ole insuliinisõltuvust või juhul, kui tal on insuliinisõltuvus (tüüp 1), arsti loa alusel.

Selgitus

When the driver is non- insulin dependent there is no need for expensive regular medical check-ups unless the driver's medical status changes. If the driver is insulin dependent then medical authorisation is necessary.

Muudatusettepanek 82
III lisa, melliitdiabeet, punkt 10.1

10.1. Käesoleva rühma juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kes põevad melliitdiabeeti ja vajavad insuliinravi, võib juhiloa väljastada või uuendada **ainult väga erandlikel juhtudel ning üksnes** nõuetekohaselt põhjendatud ja kinnitatud meditsiinilise arvamuse ja **korrapäraste arstlike kontrollimiste** alusel.

10.1. Käesoleva rühma juhiloa taotlejatele või sõidukijuhtidele, kes põevad melliitdiabeeti ja vajavad insuliinravi, võib juhiloa väljastada või uuendada nõuetekohaselt põhjendatud ja kinnitatud meditsiinilise arvamuse alusel. **Juht on kohustatud teavitama pädevaid siseriiklikke asutusi kõikidest oma tervisliku seisundiga seotud muutustest.**

Selgitus

Drivers of Group 2 vehicles should be permitted to drive with diabetes mellitus in more than just very exceptional circumstances. Insert "may" as Group 2 drivers who suffer from diabetes mellitus and require insulin treatment may drive if justified by authorised medical treatment. Regular medical check-ups will be bureaucratic, expensive and unnecessary. Drivers with diabetes mellitus should inform their national medical authorities if there is a change in their condition.

Muudatusettepanek 83
IV lisa

1. Üldtingimused

Miimumnõuded isikutele, kes võtavad vastu praktilisi eksameid

1.1. B kategooria eksamineerijad peavad:

1. Eksamineerijatele esitatavad kvalifikatsiooninõuded

a) olema omanud B kategooria juhiluba vähemalt 5 aastat;

1.1. Isikutel, kellel on õigus taotleja praktilisi sõiduoskusi sõidukis hinnata, peavad olema punktides 1.2. kuni 1.6. loetletud valdkondades vajalikud

b) olema vähemalt 25 aastat vanad;

c) olema edukalt läbinud punktis 2 ette nähtud alusõppe ja seejärel osalema igal aastal jätkuõppes vastavalt punktile 3.

1.2. Teiste kategooriate eksamineerijad peavad:

a) omama vastava kategooria juhiluba;

b) olema edukalt läbinud punktis 3 ette nähtud alusõppe ja seejärel osalema igal aastal jätkuõppes vastavalt punktile 3;

c) olema olnud vähemalt 3 aastat B kategooria eksamineerijad; seda ajavahemikku võib lühendada kuni 1 aastani, tingimusel et kõnealusel eksamineerijal on vastavas kategoorias viieaastane tõendatav sõidukogemus.

2. Eksamineerijate alusõppe sisu:

2.1. Üksikasjalikud teadmised kõikide käesolevas direktiivis, eelkõige selle II lisas, käsitletud punktide kohta. Peale selle peab alusõpe hõlmama järgmiseid aspekte:

2.1.1. Sõiduki juhtimist puudutavad aspektid:

a) liikluses käitumine

b) liiklusega arvestamine

c) vaatlustehnika

d) kontroll sõiduki üle

teadmised ja oskused ning vajalik mõistmine.

1.2. Eksamineerija kvalifikatsioon peab olema piisav, et hinnata selle kategooria juhiloa taotleja sõiduoskusi, mille saamiseks sõidueksam läbi viiakse.

1.3. Teadmised ja mõistmine seoses sõidu ja hindamisega:

– teooria juhi käitumise kohta;

– ohtude äratundmine ja õnnetuste vältimine;

– kõikide sõidueksami nõuete põhjalik tundmine;

– sõidueksami nõuded;

– liikluseeskirjad, k.a asjakohased ühenduse ja siseriiklikud õigusaktid ning nende tõlgendusjuhised;

– hindamise teooria ja praktika;

kaitслик sõit.

1.4. Hindamisega seotud oskused:

– võime taotleja tegevust kogu eksami sooritamise ajal täpselt vaadelda, kontrollida ja anda sellele hinnang, eelkõige

** ohtlike olukordade õige ja täielik äratundmine;*

** kõnealuste olukordade põhjuste ja eeldatava mõju täpne määratlemine;*

- e) erinevad ilmastikuolud ja tee seisukord
- f) kaitslik sõit (arvestamine teiste liikluses osalejatega, olukordade etteaimamine)
- g) säästlik ja keskkonnasõbralik sõit.

2.1.2. Teadmised:

a) liikluseeskirja põhjalik tundmine

b) õpetamisoskused.

2.2. Alusõppe puhul näevad liikmesriigid ette vähemalt ühe teoreetilise ja praktilise eksami, mis hõlmavad kõiki käesolevas direktiivis käsitletavaid, eriti selle punktis 2.1 nimetatud, valdkondi kontrollimaks, kas eksamineerija on omandanud antud tegevuseks nõutavad vastava kategooria teadmised, võimed ja käitumisviisid; seejuures pannakse eriline rõhk võimele juhtida vastava kategooria sõidukit.

A kategooria eksamineerijad on ühtlasi ka AM, A1 ja A2 kategooria eksamineerijad. C kategooria eksamineerijad on ühtlasi ka C1, D ja D1 kategooria eksamineerijad. C+E kategooria eksamineerijad on ühtlasi ka C1+E, D+E ja D1+E kategooria eksamineerijad.

3. Jätkuõpe

Jätkuõpe peab käsitlema samu teemasid nagu alusõpe. Teoreetiline õpe peab katma eelkõige niisuguseid valdkondi nagu õigusaktides tehtud muudatused ning õpetamis- ja sotsiaalsed oskused. Praktilise õppe eesmärk on vastava kategooria sõiduki juhtimise võime ja antud valdkonnas isiklike erialaste teadmiste taseme hoidmine kõrgel tasemel. Vajalikud andmed eksamineerija isiklike vajadusi arvestava jätkuõppeplaani koostamiseks saadakse eksamineerija vaatlemise tulemusel, mis viiakse läbi igal aastal vähemalt ühe

* sobivus ja vigade äratundmine;

* hindamise ühtsus ja järjepidevus;

– võime võtta kiiresti vastu uut teavet ja keskenduda olulisematele punktidele;

– ettenägelik tegutsemine, võimalike probleemide äratundmine ja vastavate abistrateegiate arendamine;

– õigesti ajastatud ja konstruktiivne tagasiside.

1.5. Isiklikud sõiduoskused

Isik, kellel on õigus mingis juhiloa kategoorias praktilist eksamit vastu võtta, peab olema võimeline juhtima vastava tüübi sõidukit järjepidevalt ühesugusel kõrgel tasemel.

1.6. Teenuse kvaliteet

– määrata kindlaks ja teha teatavaks, mis klienti eksamil ootab;

– üheselt mõistetav tagasiside eksami tulemuste kohta;

päeva jooksul. Iga-aastase jätkuõppe minimaalne kestus on järgmine:

Teoreetiline õpe (kõik kategooriad):

2 päeva

Praktiline õpe:

B kategooria: 1 päev

B+E kategooria: 1 päev

A kategooria: 3 päeva

C kategooria: 3 päeva

C+E kategooria: 3 päeva

A kategooria jätkuõpe kehtib ka AM, A1 ja A2 kategooria puhul. C kategooria jätkuõpe kehtib ka C1, D ja D1 kategooria puhul. C+E kategooria jätkuõpe kehtib ka C1+E, D+E ja D1+E kategooria puhul.

– kõikide klientide austav ja mittediskrimineeriv kohtlemine.

1.7. Sõidukit puudutavad tehnilised ja füüsilised teadmised

– sõidukit puudutavad tehnilised teadmised, näiteks seoses juhtimisega, rehvidega, piduritega, tuledega, eriti mootorrataste ja kaubaveoautode puhul;

– laadungi kinnitamine;

– teadmised sõiduki füüsiliste näitajate, näiteks kiiruse, hõõrdumise, dünaamika, energia kohta.

1.8. Säustlik ja keskkonnasõbralik sõit.

2. Üldtingimused

2.1. B kategooria eksamineerijad:

a) peavad olema omanud B kategooria juhiluba vähemalt kolm aastat;

b) peavad olema vähemalt 23 aastat vanad;

c) peavad olema edukalt läbinud punktis 3 ette nähtud alusõppe ja seejärel osalema igal aastal jätkuõppes vastavalt punktile 4;

d) peavad olema läbinud kutsealase koolituse, mis vastab kvalifikatsiooni 3. tasemele nõukogu 16. juuli 1985. aasta otsuse 85/368/EMÜ tähenduses;

e) ei tohi samaaegselt pidada sõiduõpetaja ametit autokoolis.

2.2. Teiste kategooriate eksamineerijad:

a) peavad omama vastava kategooria juhiluba;

c) peavad olema edukalt läbinud punktis 3 ette nähtud alusõppe ja seejärel osalema igal aastal täiendavas jätkuõppes vastavalt

punktile 4;

c) peavad olema töötanud vähemalt kolm aastat B kategooria eksamineerijana; antud ajavahemikku võib lühendada ühe aastani, kui eksmineerija tõendab järgmist:

– vastava kategooria vähemalt viieaastane sõidukogemus või

– teoreetiline või praktiline sõidukogemuse tõendamine kõrgemal tasemel, kui see on vajalik juhiloa saamiseks, mistõttu muutub ülaltoodud nõue üleliigseks;

d) peavad olema läbinud kutsealase koolituse, mis vastab kvalifikatsiooni 3. tasemele nõukogu 16. juuli 1985. aasta otsuse 85/368/EMÜ tähenduses;

e) ei tohi samaaegselt pidada sõiduõpetaja ametit autokoolis.

2.3. Samaväärsus

2.3.1. Liikmesriigid võivad lubada eksmineerijal võtta vastu AM, A1, A2 ja A kategooria sõidueksameid, kui ta on läbinud nende kategooriate puhul vastavalt punktile 3 nõutava alusõppe.

2.3.2. Liikmesriigid võivad lubada eksmineerijal võtta vastu C1, C, D1 ja D kategooria sõidueksameid, kui ta on läbinud nende kategooriate puhul vastavalt punktile 3 nõutava alusõppe.

2.3.3. Liikmesriigid võivad lubada eksmineerijal võtta vastu BE, C1E, CE, D1E ja DE kategooria sõidueksameid, kui ta on läbinud nende kategooriate puhul vastavalt punktile 3 nõutava alusõppe.

3.1. Alusõpe

3.1.1. Enne kui isikul on lubatud sõidueksameid vastu võtta, peab ta olema edukalt läbinud vastava liikmesriigi võimalike eeskirjade kohaselt koolitusprogrammi, et omandada punktis 1 osutatud kvalifikatsioon.

3.1.2. Liikmesriigid peavad kindlaks määrama, kas antud koolitusprogrammi sisu on seotud loaga ühe või mitme juhiloa kategooria eksamite vastuvõtmiseks.

3.2. Eksamid

3.2.1. Enne kui isikul on lubatud sõidueksameid vastu võtta, peab ta tõendama, et tal on kõikides punktis 1 loetletud valdkondades piisavad teadmised, mõistmine, oskused ja sobivus.

3.2.2. Liikmesriigid kehtestavad eksamineerimise korra, et määrata sobival viisil õpetuslikust seisukohast kindlaks, kas kõnealusel isikul on punktis 1, eriti punktis 1.4, osutatud kvalifikatsioon. Eksamineerimise kord peab hõlmama nii teoreetilist kui ka praktilist osa. Arvutipõhised hindamisviisid on vajaduse korral lubatud. Üksikute eksamite ja eksamite raames toimuva hindamise olemust ning kestust puudutavate üksikasjade üle otsustab asjaomane liikmesriik.

3.2.3. Liikmesriigid peavad määrama kindlaks, kas antud eksami sisu on seotud loaga ühe või mitme juhiloa kategooria eksamite vastuvõtmiseks.

4. Kvaliteedi tagamine ja korrapärane jätkuõpe

4.1. Kvaliteedi tagamine

4.1.1. Liikmesriigid peavad kehtestama kvaliteedi tagamise eeskirjad, mis kindlustavad eksamineerijatele esitatavate nõuete standardi säilitamise.

4.1.2. Kvaliteedi tagamise eeskirjad peaksid hõlmama eksamineerijate tegevuse järelevalvet, jätkuõpet ja nende lubade uuendamist, nende pidevat kutsealast arengut ja nende poolt vastu võetud eksamite tulemuste korrapärast läbivaatamist.

4.1.3. Punktis 4.1.2. osutatud kvaliteedi tagamise eeskirjade raames peavad

liikmesriigid hoolitsema selle eest, et iga eksamineerijat kontrollitakse kord aastas. Lisaks peavad liikmesriigid tagama, et iga eksamineerija tegevust sõidueksami vastuvõtmisel jälgitakse iga viie aasta tagant vähemalt poole päeva jooksul, et oleks võimalik jälgida mitut erinevat sõidueksamit. Jälgimist teostaval isikul peab selleks olema antud liikmesriigi vastav luba.

4.1.4. Kui eksamineerijal on luba võtta vastu mitme kategooria sõidueksameid, siis võivad liikmesriigid sätestada, et nõue teostada jälgimisi kõigis nendes erinevates kategooriates on täidetud, kui jälgimine on läbi viidud ühes antud kategooriatest.

4.1.5. Sõidueksameid peab jälgima ja kontrollima vastava liikmesriigi poolt selleks volitatud asutus, et tagada korrektne ja ühtne hindamine.

4.2. Korrapärane jätkuõpe

4.2.1. Liikmesriigid kannavad hoolt selle eest, et sõltumata kategooriate arvust kohustuvad eksamineerijad loa säilitamiseks

lähima korrapäraselt iga kahe aasta järel vähemalt neljapäevase korrapärase jätkuõppe, et

- säilitada ja värskendada vajalikke teadmisi ja oskusi;*
- arendada välja uusi võimeid, mis on nende kutsealase tegevuse seisukohalt vajalikuks muutunud;*
- tagada, et eksamineerijad võtavad eksameid ka edaspidi vastu õiglaste ja ühtsete nõuete alustel;*

samuti kohustuvad eksamineerijad lähima korrapäraselt iga viie aasta järel vähemalt viiepäevase korrapärase jätkuõppe, et

- arendada edasi ja säilitada praktilisi sõiduoskusi.*

4.2.2. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et need eksamineerijad, kelle tegevuses tuvastati vastavalt kehtivale kvaliteedi tagamise süsteemile tõsiseid puudusi, läbivad koheselt spetsiaalse jätkuõppe.

4.2.3. Korrapärane jätkuõpe võib toimuda nõupidamiste, õppetundide, tavapärase või arvutipõhise teabeedastuse vormis ning võib olla suunatud kas üksikisikutele või rühmadele. Jätkuõpe võib hõlmata, kui liikmesriigid seda vajalikuks peavad, kehtivate nõuete muutmist.

4.2.4. Kui eksamineerijal on lubatud vastu võtta sõidueksameid mitmes kategoorias, võivad liikmesriigid sätestada, et eksamineerijatele esitatav nõue jätkuõppe läbimise kohta kõigis nendes erinevates kategooriates on täidetud, kui jätkuõpe on läbitud ühes vastavas kategoorias, tingimusel et järgitakse punktis 4.2.5. esitatud nõudeid.

4.2.5. Kui eksamineerija ei ole kahe aasta jooksul vastava kategooria sõidueksamit vastu võtnud, siis peab ta läbima uue asjakohase hindamise enne, kui tal on lubatud selles kategoorias uusi sõidueksameid vastu võtta. Uus hindamine võib toimuda punktis 4.2.1. nimetatud nõude kohaselt.

5. Omandatud õigused

5.1. Liikmesriigid võivad isikutel, kes vahetult enne käesolevate sätete jõustumist on saanud loa sõidueksamite vastuvõtmiseks, lubada võtta sõidueksameid vastu ka edaspidi isegi juhul, kui nad ei ole antud luba saanud vastavalt punktis 2 nimetatud üldtingimustele ega ka punktis 3 sätestatud alusõppe menetluse kohaselt.

5.2. Siiski tuleb kõnealuste eksamineerijate tegevust korrapäraselt jälgida ja nende suhtes tuleb kohaldada kvaliteedi tagamise eeskirju vastavalt punktile 4.

Selgitus

Harmonised basic and further training for driving examiners will do much to strengthen mutual recognition and pave the way for comparable tests and test results. The text builds on the core ideas in the Commission proposal.

Muudatusettepanek 84 VI a lisa (uus)

Sõidukijuhi koolitus

1. Haagisega B kategooria kaubaveoautode kasutajad, mille kaal on vahemikus 3500 kg kuni 4250 kg, peavad läbima sõidukijuhi koolituse.

2. Sõidukijuhi koolituse viib läbi õppeasutus, mida vastava liikmesriigi, mille territooriumil juht alaliselt elab, pädevad ametiasutused ametlikult tunnustavad ja kontrollivad. Täpsemad reeglid määrab kindlaks liikmesriik.

3. Sõidukijuhi koolituse sisu

– üks päev (vähemalt seitse tundi);

– teoreetiline osa, peamiselt praktiline osa ja kokkuvõttev arutelu;

– sõiduki liikumise dünaamika, ohutuskriteeriumid, sadulveduk ja haagis, õige laadimine ja ohutust tagavad lisaseadmed;

– praktiline osa piirdega alal järgmiste praktiliste toimingute harjutamiseks: pidurdamine, pidurdusteed, sõidurea vahetamine, pidurdus-/vältimismanööver, haagise lengerdamine, manööverdamine, parkimine.

Selgitus

See justification for amendment to Article 4(1), category B.

Muudatusettepanek 85

VI b lisa (uus)

Sõidukijuhi koolitus

1. Direktiivi 2001/116/EÜ II lisa A osa punktis 5.1 määratletud autoelamu kasutajad, mille kaal on vahemikus 3500 kg kuni 4250 kg ja kandevõime kuni 1000 kg, peavad läbima sõidukijuhi koolituse.

2. Sõidukijuhi koolituse viib läbi õppeasutus, mida vastava liikmesriigi, mille territooriumil juht alaliselt elab, pädevad ametiasutused ametlikult tunnustavad ja kontrollivad. Täpsemad reeglid määrab kindlaks liikmesriik.

3. Sõidukijuhi koolituse sisu

– üks päev (vähemalt seitse tundi);

– teoreetiline osa, peamiselt praktiline osa ja kokkuvõttev arutelu;

– sõiduki liikumise dünaamika, ohutuskriteeriumid, õige laadimine ja ohutust tagavad lisaseadmed;

– praktiline osa piirdega alal järgmiste praktiliste toimingute harjutamiseks: pidurdamine, pidurdusteecond, sõidurea vahetamine, pidurdus-/vältimismanööver, manööverdamine, parkimine.

Selgitus

See justification for amendment to Article 4(1), category B.

Muudatusettepanek 86

VI c lisa (uus)

VI c lisa

Sõidukijuhi koolitus

1. Sõidukijuhi koolitus üleminekuks ühest mootorratta kategooriast teise.

2. Sõidukijuhi koolituse viib läbi õppeasutus, mida vastava liikmesriigi, mille territooriumil juht alaliselt elab, pädevad ametiasutused ametlikult tunnustavad ja

kontrollivad. Täpsemad reeglid määrab kindlaks liikmesriik.

3. Sõidukijuhi koolituse sisu

– kestus: vähemalt viis tundi

– peatähelepanu kategooriate vahelistel erinevustel.

– praktiline osa piirdega alal järgmiste praktiliste toimingute harjutamiseks: pidurdamine, pidurdusteed, pidurdus-/vältimismanööver, manööverdamine, parkimine.

– praktiline osa liikluses käitumise kohta.

SELETUSKIRI

Introduction

This is the second occasion on which this particular Commission proposal has come before the European Parliament and been examined by your rapporteur. During the last legislative period, when the matter was considered by the then Committee on Regional Policy, Transport and Tourism, some 118 amendments were tabled to the draft Directive by Members and it became obvious that a consensus view was going to be difficult to achieve. Furthermore, a number of Members felt that it was inappropriate to proceed in haste with such a sensitive subject at the very end of the legislature. Thus, the vote in committee was postponed and the first reading was not concluded.

As a result, a new procedure has had to be initiated in the current Parliament. With the reappointment of the same rapporteur, a simple approach would have been simply to re-table the earlier report¹. However, during the intervening period, the debate has moved on, particularly at Council level. Moreover, the greater availability of time at the beginning of a new Parliamentary term has allowed for the possibility of much wider consultation than was previously possible. Thus, even if total consensus remains elusive, it is to be hoped that this time has been used fruitfully and that workable compromises have been reached on some of the more contentious points in the proposal. Nevertheless, many of the central questions contained in the first report, particularly with regard to anti-fraud protection, free-movement of drivers and road safety, still remain valid and are reproduced and built upon here.

Background

Until 1980, international driver licensing was covered under the Geneva² and Vienna³ Conventions. However, following the Choquet case before the Court of Justice in 1978⁴, the Council adopted Directive 80/1263/EEC that allowed EU citizens moving to another Member State to exchange their driving licence without passing a new theory, practical or medical test. Nevertheless, drivers had to exchange their licences within one year of taking up residence in a new Member State.

In 1991 a new Directive (91/439/EEC) was adopted that abolished the obligation to exchange licences and introduced the mandatory principle of mutual recognition. However, in practice, due to different validity periods and other requirements for licences, legal uncertainty has continued to surround the application of this principle.

In accordance with the goals of the Lisbon Agenda on the functioning of the internal market, the current proposal aims to remove this remaining legal uncertainty and to remove the final obstacles to the free movement of citizens in this area.

¹ on the proposal for a European Parliament and Council directive on driving licences (Recasting)(COM(2003) 621 – C5-0610/2003, 2003/0252(COD)) Committee on Regional Policy, Transport and TourismRapporteur: Mathieu J.H. Grosch3 February 2004

² Convention on Road Safety, 19 September 1949, United Nations Treaty Series, Vol.125, p.

³ Convention on Road Traffic, 8 November 1968, United Nations Treaty Series, Vol. 1042, p.17.

⁴ Case 16/78 Choquet (1978) ECR 2293.

SUBSTANCE OF THE PROPOSAL

In revising Directive 91/439/EEC, the Commission sets itself three main goals:

- to reduce the possibilities of fraud;
- to guarantee a true freedom of movement to EU drivers;
- to reinforce safety on European roads.

In order to tackle fraud and allow for free movement, the Commission proposes:

- driving licences should be only of the plastic credit card type;
- the possibility of including a microchip should be introduced;
- new licences should have a limited administrative validity.

In order to improve road safety there should be:

- harmonisation of subcategories;
- progressive access according to age and experience;
- Pan-European application of driving bans.

CRITICAL ASSESSMENT OF THE PROPOSAL

It is reasonable to ask why Europe has moved rapidly into the 21st century with regard to identity cards, while it is stuck so firmly in the Middle Ages in respect of driving licences. The rapporteur considers that the present complex and unfair situation is long overdue for change. He therefore welcomes the Commission proposal as a step towards a simpler, more logical and modern system. In particular, he supports the Commission's aims of reducing the possibilities for fraud, guaranteeing the free movement of citizens and contributing to improved road safety. The current proposal, he believes advances these goals, but could go further.

I. Anti-Fraud Protection and the Free Movement of Citizens

(i) Introduction of a Microchip

In its innovative proposals on the introduction of a microchip onto the licence, the Commission limits itself to allowing Member States to choose to include such a feature. Despite the danger that fraud is simply directed at the weakest link i.e. licences without a microchip, the rapporteur accepts that politically it is impossible to go further at this time.

Nevertheless, an amendment is introduced in order to make the provisions more flexible so as to allow Member States to store additional data, after consulting the Commission, provided that it does not in any way interfere with the application of the Directive. Moreover, the Commission may adapt Annex I in order to guarantee future interoperability (Amendment to Art. 1 para 2 a (new), technical changes to Annex I)).

(ii) Withdrawal of the Paper model - Introduction of the Credit Card model

The Commission points out in its justification, that there are currently some 80 different models of driving licence circulating in the Member States. Since enlargement, this figure has risen to 110. Incredibly therefore, there is no proposal to oblige the exchange of those older

driving licence types already in circulation.

The immediate net result of this Directive would thus be 111 different models of driving licence and a transition period of over 50 years. This is clearly unacceptable. The benefits of a single EU model are obvious. Not only would enforcement be enhanced and, for the first time, Europe-wide driving licence checks become possible in practice, but road safety would also be improved as it would be impossible for banned drivers to obtain duplicate licences in other Member States. Furthermore, costs would be relatively limited compared to other motoring related expenditure such as insurance, fuel, and road tax. Finally this would remove a particularly discriminatory aspect of the present situation whereby different periods of validity apply to different models in various Member States.

However, it has become equally obvious that the withdrawal of older driving licence models is a particularly sensitive issue in several Member States and more particularly in those where a licence has had unlimited administrative validity. Your rapporteur considers, therefore, that however practically desirable, an amendment to rapidly replace all existing models is not, at this time, politically viable.

Nevertheless, in support of its measures combating fraud, the Commission cites the use of the driving licence as a means of identification and its possible use for opening bank accounts and booking flights. It argues effectively that particularly in the post 9/11 environment, anti-fraud protection has become increasingly important and a growing concern. It therefore seems reasonable, that if only as an anti-fraud measure, the paper Community driving licence model should therefore be phased-out within 10 years and the only European driving licence model to be issued should be a plastic "credit " card type, already used in some EU-countries. This would at least allow Member States to obtain an up-to-date register of the driving licences issued in their territory, which, currently, is not always possible given the various systems for issuing paper models. This would at the same time facilitate the accurate exchange of information under the driving licence network described below.

These plastic models can then be brought into conformity with the single European model over a further period of 10 years.

In this context, it is important to stress that the right to drive certain classes of vehicle is not affected by this amendment.

(Amendment to Art 3 para 2 b (new))

(iii) Driving Licence Network

At the present time the mechanics for the issue of driving licences differs in the various Member States. In some it is handled centrally, in others it is organised on a regional basis. This is and should remain a matter of subsidiarity. Nevertheless, in order to combat fraud and to facilitate checks, the rapporteur considers that it is important that there should be a single focal point for access to driving licence information in each Member State, amounting in effect to a "driving licence network". The establishment of such a network has been agreed under comitology procedure. An appropriate amendment is presented to ensure that it is consulted. (Amendment to Art. 8.5& Art. 16)

(iv) Mutual recognition of Sanctions

In accordance with the spirit of the Geneva¹ and Vienna² agreements, the proposal tackles, in Article 8.5, the issue of mutual recognition of sanctions so as to ensure that a driving ban in one Member State is a ban in all. However, this needs to be strengthened and therefore the rapporteur has tabled an amendment to oblige the Member States to recognise any restrictions, suspension or withdrawal imposed by another Member State and to refuse recognition of the validity of licences that are subject to such measures

It is also necessary to rephrase this article, for legal reasons pertaining to the “Third Pillar” on justice and home affairs.

)(Amendment to Art. 12.4).

II. Promoting Road Safety

(i) Categories of Vehicle

The Commission must also continuously check on the appropriateness of the technical definitions of the various categories and where necessary propose safety-related changes such as additional power to weight restrictions. It should also closely monitor, in particular, categories AM, A1 and A2 so as to ensure that the spirit of the Directive is being adhered to and that the set limits are not easily circumvented. In this respect, the new criteria to avoid “downtuning” are welcome, but constant monitoring will be required if the legislation is to work in practice.

At the same time and following wide consultations with interested parties representing manufacturers and road users, amendments are introduced in order to adapt the technical definitions of certain categories. In so doing, it is hoped that the various anomalies which have come to light in the existing proposal will be removed.

In particular and *inter alia*, future category B licence holders would be allowed for non-commercial activities to use their motor vehicles to tow trailers (or caravans) up to a combined mass of 3500 kg without having to pass an additional exam. Moreover, if a driver follows a voluntary training course without an exam this limit is raised to 4250kg for both trailer combinations and motor homes. A permitted useful load limit of 1000kg for motor homes is also added to ensure that the rules preventing commercial use are not breached. After a training course of min. 7 hours a new "community code 95a (new) or 95b (new)" would be added on the driving licence. (New point 95 a (new) & 95 b (new) Annex I, Specifications for driver training are laid down in Annexes VI a (new) & b (new))

For Category B+E, vehicles in category B will be able to tow trailers where the maximum authorised mass of the trailer does not exceed 3500kg. (Amendment to Art. 4.1 to category B+E)

The question of the four- and three-wheelers was solved by giving access to these vehicles as

¹ op. cit.

² op. cit.

well with an "A" as with a "B" category licence. The amendments introduce here also the step-up approach.

(Amendments to Art. 4.1 to categories AM, A1, A2, A, B1 and B).

(ii) Age limits & Progressive Access - "The Step-Up Approach"

Age limits for different subcategories of vehicles and a system that rewards specific practice and experience rather than relying on testing alone must be considered an improvement in terms of the promotion of road safety. In particular the introduction of new AM, A1 and A2 categories is to be welcomed.

Nevertheless, the whole question of age limits remains a sensitive matter. It would be unrealistic to deny the extent and depth of national traditions tied up with these issues. Based purely on the statistics, road safety would best be served by banning all young people from driving motor vehicles until well into their 20s. This would clearly be unfair and impracticable. Nevertheless, the Commission must continue to monitor closely the application of age limits and derogations to them in the Member States and where appropriate make proposals to adapt them in the light of new circumstances.

The proposed amendment represents therefore a compromise. With regard to motorcycles, a "step-up" approach is adopted which, for safety reasons, encourages young people to gain experience on smaller motorcycles before moving on to more powerful machines. Member States will be able to raise the specified age limits provided that there is at least a two-year gap between the minimum age for A1 and the minimum age for A2. The issue of a Class A licence would depend on at least three years experience on an A2 machine or at least a six year gap between the minimum age for A2 and the minimum age for A. The minimum age for a Class A licence without previous experience could not be more than 26. Thus for example, if the minimum age for A1 is 16 and A2 18, a rider with A2 experience could obtain a full A licence at 21. Such an approach safeguards the principle of subsidiarity in allowing Member States the freedom to decide limits according to their national traditions or in order to enhance road safety, but at the same time ensures that young people have an interest in gaining practical experience if they wish to advance rapidly to the most powerful motorcycles.

(Amendment to Art. 7.2 subpara 2 a (new))

In order to make the "step-up" approach for motorcyclists even more attractive, unnecessary retesting for drivers who apply for the next category has been avoided and replaced by a training which will ensure that the driver is really prepared for the more powerful machines.

(Amendment to Art. 8 para 1)

(iii) Validity, Renewal and Medical Checks

Several changes are proposed to Article 8 in order to make the provisions more logical and flexible. These include a provision to allow Member States to restrict first licences of Classes C and D to three years (as is the case for Classes A and B). Secondly, the absolute obligation to reduce the validity of Class A and B licences issued to people over 65 to five years is removed as is the limit of one year on Class C and D licences for the same age group. Thirdly, any defects which occur in a microprocessor contained in a licence should not affect the

validity of the licence itself. (Amendments to Art.8.2)

(iv) Examiners

Following detailed discussions on this matter an improved and more developed text is proposed.)(Amendment Art.11 & Annex IV)

CONCLUSIONS

In drafting this second report, your rapporteur has tried to take account of the views of as many colleagues and other interested parties as possible. This has led him to introduce various technical amendments which are aimed at ironing out anomalies in the existing proposal and making it more coherent and logical. At the same time, an attempt has been made to present compromise amendments on a number of sensitive issues such as licence renewal and age limits.

As a result, the rapporteur still remains convinced that the amended proposal constitutes a plus for road users in terms of safety, fairness and free movement and that for the authorities it provides for greater security in enhancing the ability to carry out legitimate checks and to combat fraud.

It should therefore be supported by both citizens and the Member States.

MENETLUS

Pealkiri	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepanek juhulubade kohta		
Viited	KOM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD)		
Õiguslik alus	EÜ art 251 lg 2 ja art 71 lg 1		
Menetlusalus	art 51		
EPl e esitamise kuupäev	13.11.2003		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 16.9.2004		
Nõuandev komisjon / Nõuandvad komisjonid istungil teada andmise kuupäev	LIBE 16.9.2004	JURI 16.9.2004	ITRE 16.9.2004
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	LIBE 1.9.2004	JURI 26.10.2004	ITRE 3.7.2004
Tõhustatud koostöö istungil teada andmise kuupäev	-		
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Mathieu Grosch 28.7.2004		
Aseraportöör(id)	-		
Lihtsustatud menetlus otsuse kuupäev	-		
Õigusliku aluse vaidlustamine JURI arvamuse kuupäev	- /		
Rahaeraldise määra muutmine BUDG arvamuse kuupäev	- /		
Konsulteerimine Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega istungil otsuse tegemise kuupäev	-		
Konsulteerimine regioonide komiteega istungil otsuse tegemise kuupäev	-		
Arutamine komisjonis	31.8.2004	18.1.2005	
Vastuvõtmise kuupäev	19.1.2005		
Lõpphääletuse tulemused	poolt:	37	
	vastu:	4	
	erapooletuid:	7	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Robert Atkins, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Ducho?, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Natrass, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Ingo Schmitt, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Alessandro Battilocchio, Jelko Kacin, Francesco Musotto		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 178 lg 2)	-		
Esitamise kuupäev – A6	3.2.2005	A6-0016/2005	
Märkused	...		

