



---

*Документ за разглеждане в заседание*

---

**A9-0445/2023**

11.1.2024

**\*\*\*I**  
**ДОКЛАД**

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелствата за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията (СОМ(2023)0127 – С9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Карима Дели

### ***Легенда на използваните знаци***

- \* Процедура на консултация
- \*\*\* Процедура на одобрение
- \*\*\*I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- \*\*\*II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- \*\*\*III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

### ***Изменения към проект на акт***

#### **Изменения в две колони, внесени от Парламента**

Заличаванията се обозначават с *получер курсив* в лявата колона. Заместванията се обозначават с *получер курсив* в двете колони. Новият текст се обозначава с *получер курсив* в дясната колона.

В първия и втория ред на анетката на всяко изменение се посочва съответната част от текста в разглеждания проект на акт. Ако изменението се отнася до съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, анетката съдържа и трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и съответната разпоредба от него.

#### **Изменения, внесени от Парламента под формата на консолидиран текст**

Новите части от текста се посочват с *получер курсив*. Заличените части от текста се посочват със символа ■ или се зачеркват. Заместванията се обозначават, като се посочва с *получер курсив* новият текст и се заличава или зачерква заместваният текст.

По изключение не се отбелязват измененията с чисто техническо естество, които се нанасят от службите с оглед изготвянето на окончателния текст.

## СЪДЪРЖАНИЕ

### Страница

|   |     |
|---|-----|
| ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5                   |     |
| ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....  | 118 |
| ПРИЛОЖЕНИЕ: СУБЕКТИ ИЛИ ЛИЦА, ОТ КОИТО ДОКЛАДЧИКЪТ Е ПОЛУЧИЛ<br>ИНФОРМАЦИЯ..... | 121 |
| ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ.....  | 122 |
| ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ .....                       | 123 |



## ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

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

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

*Европейският парламент,*

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

---

<sup>1</sup> Все още непубликувано в Официален вестник.

## Изменение 1

### Предложение за директива Съображение -1 (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 2

### Предложение за директива Съображение - 1 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(-1a) Усилията, предприети досега от публичните органи, доведоха до намаляване на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия от 51 400 през 2001 г. на 19 800 през 2021 г. Тези цифри бяха недостатъчни*

*за постигане на целта на Съюза за намаляване със 75 % на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия между 2001 г. и 2020 г. Освен това напредъкът към намаляване наполовина на броя на смъртните случаи по пътищата, постигнат през първото десетилетие, спря в по-късните периоди.*

### Изменение 3

#### Предложение за директива Съображение 2

*Текст, предложен от Комисията*

(2) Настоящата рамка следва да бъде актуализирана, за да бъде съобразена с новата ера и да е устойчива, приобщаваща, интелигентна и издръжлива на сътресения. Тя следва да отчита необходимостта от намаляване на емисиите от транспорта, цифровизацията, демографските тенденции и технологичното развитие с цел засилване на конкурентоспособността на европейската икономика. Важно е да се опростят и цифровизират административните процедури, за да се премахнат оставащите пречки, като например административната тежест, пред свободното движение на водачите, установяващи се в държава членка, различна от тази, която издава свидетелството за управление. Хармонизираната рамка на Съюза за стандартните свидетелства за управление следва да обхваща както физическите свидетелства за управление, така и мобилните свидетелства за управление, и да предвижда взаимното им признаване, когато те са били надлежно издадени в съответствие с настоящата директива.

*Изменение*

(2) Настоящата рамка следва да бъде актуализирана, за да бъде съобразена с новата ера и да е устойчива, приобщаваща, интелигентна и издръжлива на сътресения. Тя следва да отчита необходимостта от намаляване на емисиите **и потреблението на енергия** от транспорта, **включително чрез по-широко въвеждане на превозни средства с алтернативна енергия**, цифровизацията, демографските тенденции и технологичното развитие с цел засилване на конкурентоспособността на европейската икономика. Важно е да се опростят и цифровизират административните процедури, за да се премахнат оставащите пречки, като например административната тежест, пред свободното движение на водачите, установяващи се в държава членка, различна от тази, която издава свидетелството за управление. Хармонизираната рамка на Съюза за стандартните свидетелства за управление следва да обхваща както физическите свидетелства за управление, така и мобилните свидетелства за управление **за всички категории**, и да предвижда взаимното

им признаване, когато те са били надлежно издадени в съответствие с настоящата директива.

#### Изменение 4

##### Предложение за директива Съображение 3 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(3а) С цел по-нататъшно хармонизиране и завършване на „образеца на Общността“, взаимното признаване на свидетелствата за управление, издавани от държавите членки, следва да се разшири до свидетелствата за моторизирани, колесни или верижни земеделски или горски превозни средства с най-малко две оси, както е посочено в член 3, точка 8 от Регламент (ЕС) № 167/2013.**

#### Изменение 5

##### Предложение за директива Съображение 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(4) Следва да се гарантира, че обработването на лични данни за целите на прилагането на настоящата директива е в съответствие с рамката на Съюза за защита на данните, и по-специално с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета<sup>53</sup>.

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

---

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

---

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



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

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

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

## Изменение 6

### Предложение за директива Съображение 5

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 7

### Предложение за директива Съображение 6

*Текст, предложен от Комисията*

(6) За да се осигури правна яснота и да се гарантира плавният преход между настоящата директива и Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно свидетелства за управление на превозни средства<sup>54</sup>, държавите членки следва да могат да съхраняват допълнителни лични данни в микрочип, ако това е предвидено в националното законодателство, което е в съответствие с Регламент (ЕС) 2016/679. Настоящата директива обаче не служи като правно основание за включването на такива допълнителни данни.

---

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

## Изменение 8

### Предложение за директива Съображение 8 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

---

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

***(8а) Мобилното свидетелство за управление следва да гарантира най-високо ниво на сигурност за личните данни, използвани за идентификация и удостоверяване на автентичността, независимо от това дали тези данни се съхраняват***

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

## **Изменение 9**

### **Предложение за директива Съображение 10**

*Текст, предложен от Комисията*

(10) Цифровата трансформация е един от приоритетите на Съюза. В случая на автомобилния транспорт това ще допринесе за премахването на оставащите административни пречки пред свободното движение на хора, като например свързаните с продължителността на издаването на физически свидетелства за управление. Поради това следва да се създаде

*Изменение*

(10) Цифровата трансформация е един от приоритетите на Съюза. В случая на автомобилния транспорт това ще допринесе за премахването на оставащите административни пречки пред свободното движение на хора, като например свързаните с продължителността на издаването на физически свидетелства за управление. Поради това следва да се създаде

отделен стандарт на Съюза за мобилните свидетелства за управление, издавани в рамките на Съюза. За да се улесни цифровата трансформация, мобилните свидетелства за управление следва да се издават **по подразбиране** от [дата на приемане + 4 години], без да се засяга правото на кандидата да придобие или физическо свидетелство за управление, или и **двете едновременно**.

отделен стандарт на Съюза за мобилните свидетелства за управление, издавани в рамките на Съюза. За да се улесни цифровата трансформация, мобилните свидетелства за управление следва да се издават **в допълнение към физическите свидетелства за управление** от [дата на приемане + 4 години], без да се засяга правото на кандидата да **се откаже от физическо или от цифрово свидетелство за управление**. Кандидатът следва да има право по всяко време да придобие вида свидетелство за управление, от който първоначално се е отказал. **Дискреционният подход следва да остане правило, като същевременно се гарантира, че кандидатите имат равен достъп до физическия и мобилния формат от икономическа и оперативна гледна точка. Ето защо по никакъв начин не следва да се дава отрицателен стимул за избор на физическо свидетелство за управление, като по-специално за кандидатите, които не могат или не желаят да придобият мобилно свидетелство за управление, следва да се запази достъпът до физическо свидетелство за управление. Държавите членки следва да гарантират, че физическото свидетелство за управление се издава или преиздава без неоправдано забавяне и не по-късно от 2 седмици от датата, на която е заявено.**

## Изменение 10

### Предложение за директива Съображение 11

*Текст, предложен от Комисията*

(11) Мобилното свидетелство за управление следва не само да съдържа информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление, но също така и

*Изменение*

(11) Мобилното свидетелство за управление следва не само да съдържа информацията, посочена върху физическото свидетелство за управление, но също така и

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

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

## Изменение 11

### Предложение за директива Съображение 12

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

(12) В Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се определя визия за ЕС за значително подобряване на устойчивостта на мобилността и транспорта. Емисиите от сектора на автомобилния транспорт включват емисиите на парникови газове, замърсителите на въздуха, шума и пластмасовите микрочастици от износването на гумите и пътищата. **По-голямото присъствие на превозни средства с алтернативни горива е от ключово значение за зеления преход. Възможността нови модели с по-високо тегло да бъдат налични при свидетелствата за управление за категории B, C или D следва да се вземе предвид в настоящата директива.** Стилът на управление оказва влияние върху тези емисии, като

нулеви емисии.

е възможно отрицателно въздействие върху околната среда и човешкото здраве. Поради това обучението за управление **и изпитването** следва да **подготвят** водачите така, че да намаляват въздействието си върху емисиите, **включително чрез екологично управление**, както и да ги **подготвят** за управление на превозни средства с нулеви **или ниски** емисии.

## Изменение 12

### Предложение за директива Съображение 13 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(13а) Националните или регионалните различия по отношение на категоризацията на линейките и категориите свидетелства, необходими за управлението на такива превозни средства, създават риск от нарушаване на трансграничното движение или движението в рамките на една и съща държава членка. Следователно линейките следва да бъдат обект на специално третиране съгласно настоящата директива. Поради това следва да се разреши управлението на линейки със свидетелство за управление от категория В в целия Съюз, при условие че разрешеното тегло на линейката не надвишава 4 250 kg, две години след първоначалното издаване на свидетелство за управление за категория В.**

## Изменение 13

### Предложение за директива Съображение 14 а (ново)

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

#### Изменение 14

#### Предложение за директива Съображение 15

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

(15) В съответствие с Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания от 13 декември 2006 г., по която ЕС е страна от 21 януари 2011 г., следва да се приемат специални разпоредби, за да се улесни управлението на превозни средства от хора с увреждания. **Освен това лицата с ограничена подвижност, независимо от способността си да управляват превозно средство, трябва да могат да упражняват правата си на мобилност, за да се избегне транспортна бедност. Осигуряването на възможност за упражняване на тези права на мобилност може да включва използването на адаптирани**



*индивидуални или колективни превозни средства, включително специални функции или оборудване, и подходяща инфраструктура, включително в селските райони.* Във връзка с това, с предварителното съгласие на Комисията, на държавите членки следва да се разреши да изключат от прилагането на член 6 някои специфични типове превозни средства със силово задвижване.

## Изменение 15

### Предложение за директива Съображение 16

*Текст, предложен от Комисията*

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

## Изменение 16

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

*Изменение*

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



**(16а) Активната мобилност, която включва ходене пеша, използване на велосипеди или електрически велосипеди и други леки транспортни средства, като електрически скутери, става все по-популярна предвид зеления преход. Ползвателите на такива превозни средства все по-често се движат по европейските пътища и ги споделят с други индивидуални транспортни средства. Най-младите потребители, които все по-често ползват особено електрически скутери, често ги използват, без да имат подходящи познания за приложимите норми, тъй като все още не са придобили свидетелство за управление за никаква категория. Това води до увеличаване на броя на злополуките, в които участват електрически скутери, като основните жертви са както пешеходци, така и ползватели на електрически скутери. Като се имат предвид общите предизвикателства, свързани с пътната безопасност, държавите членки следва да въведат в учебните си програми съобразено с възрастта обучение по правилника за движение по пътищата и за осведомяване относно рисковете, така че да се подобри пътната безопасност. Това следва да гарантира широкоразпространени и всеобхватни познания по мерките за безопасност, например използването на предпазни колани и каски, и по-специално за участието в движението на уязвими ползватели на пътя, като пешеходци, велосипедисти или водачи на електрически скутери, както и за безопасното взаимодействие с моторни превозни средства. Държавите членки биха могли да въведат допълнителни мерки и схеми за ползвателите на превозни средства**

*за лична мобилност с оглед намаляване на пътнотранспортните произшествия и подобряване на правилата за пътна безопасност и осведомеността за риска.*

## **Изменение 17**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 18**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**водачи единствено въз основа на  
възрастта следва да бъде  
неприемлива.**

## **Изменение 19**

### **Предложение за директива Съображение 16 г (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 20**

### **Предложение за директива Съображение 17**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

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

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

## Изменение 21

### Предложение за директива Съображение 19

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 22

### Предложение за директива Съображение 19 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 23

### Предложение за директива Съображение 19 б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(19б) В своята резолюция от 23 ноември 2022 г. относно профилактиката, управлението и подобрите грижи за диабета в ЕС по случай Световния ден за борба с диабета<sup>1а</sup> Европейският парламент призова Комисията да преразгледа съответната правна рамка за**

*здравословни и безопасни условия на труд и законодателството в областта на пътната безопасност, за да се избегне по-нататъшна дискриминация на хората с диабет.*

---

*1а ОВ С 167, 11.5.2023 г., стр. 36.*

## **Изменение 24**

### **Предложение за директива Съображение 20 а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(20а) Опреснителните курсове за опитни водачи могат да подобрят пътната безопасност чрез повишаване на осведомеността и изискване водачите да придобият допълнителен опит с нови технологични решения като усъвършенстваните системи за подпомагане на водача, полуавтоматизирани и автоматизирани. За тази цел използването на симулатори може да бъде от ключово значение за актуализиране на уменията на опитните водачи. Освен това симулаторите на шофиране биха могли също да пресъздадат неблагоприятни условия и аварийни сценарии и следователно да подобрят способността на водача да реагира и да взема решения в критични ситуации.*

## **Изменение 25**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(20б) Обучението през целия живот е от ключово значение за*

*актуализирането на знанията на опитните водачи, по-специално по отношение на екологичното управление, увеличаването на масата на превозните средства, непрекъснатото технологично развитие на системите за подпомагане на управлението и други автоматизирани устройства и на алтернативните енергоизточници за превозните средства. Ето защо държавите членки се насърчават да разработят модули за обучение на опитни водачи.*

## Изменение 26

### Предложение за директива Съображение 25

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

(25) Комисията следва да бъде оправомощена да приеме решение за определяне на третите държави, които гарантират равнище на пътна безопасност, сравнимо с това на Съюза, и за предоставяне на възможност на притежателите на свидетелства за управление, издадени от тези държави, да заменят своите свидетелства за управление при сходни условия, както ако те са били издадени от държава членка. ***В това отношение на Комисията следва да бъде позволено да оценява дали дадена трета държава има обучение на професионални водачи, правила за удостоверяване и процедури за изпитване, които са напълно или частично сравними с равнището в Съюза, за да се издаде в крайна сметка удостоверение, сравнимо с удостоверението за професионална компетентност (УПК). Това би могло да позволи на притежателите на тези удостоверения от трети държави да ги заменят за европейско УПК, при условие че преминат***

*допълнително обучение за компетентност. Това удостоверение, в допълнение към свидетелството за управление, би могло да бъде второто задължително изискване за професионалните шофьори, за да могат те да извършват транспортни операции за транспортните предприятия, установени в ЕС.* Тези условия следва да бъдат подробно описани и ясно определени за всички съответни категории свидетелства за управление.

## Изменение 27

### Предложение за директива Съображение 28

*Текст, предложен от Комисията*

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

## Изменение 28

*Изменение*

(28) За категории свидетелства за управление **B, C и C1** следва да бъде въведена обща за Съюза схема за управление с придружител, за да се подобри пътната безопасност. Правилата на тази система следва да предоставят възможност на кандидатите да придобиват свидетелства за управление в съответните категории, преди да бъде достигната изискваната минимална възрастова граница. Използването на тези свидетелства за управление обаче следва да бъде обвързано с условието за придружаване от опитен водач. В такива случаи по съображения, свързани с пътната безопасност, на държавите членки следва да бъде разрешено да определят по-строги условия и правила на своята територия по отношение на свидетелствата за управление, които са издали.



## Предложение за директива Съображение 29

*Текст, предложен от Комисията*

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

## Изменение 29

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(29) Без да се засяга общата цел за подобряване на пътната безопасност, схемата за управление с придружител следва да направи професията водач на камион по-достъпна и привлекателна за по-младите поколения, за да се разширят възможностите им за работа и да се спомогне за справяне с недостига на водачи в рамките на Съюза. Поради това тя следва да обхваща свидетелствата за управление от **категории С и С1** необходимите за тях свидетелства за управление от категория В.

*Изменение*

**(29а) Следва да се стимулира партньорството между професионалните училища и предприятията за транспорт и логистика, включително чрез специфична бюджетна подкрепа от Съюза и използване на приходи, заделени съгласно Директива 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета като мярка срещу недостига на професионални шофьори в Съюза. Това партньорство следва да предлага на бъдещите професионални шофьори възможността да се запознаят по-добре с предимствата и предизвикателствата на професията, да подобрят своите оперативни и организационни умения и да натрупат опит, включвайки водещи технологии и техники. Формата на тази подкрепа може да включва, наред с другото, съфинансиране от**

*ЕС за получаване на определени квалификации като УПК или специални обучения за бъдещи шофьори.*

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

## Изменение 30

### Предложение за директива Съображение 30

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

(30) Следва да се гарантира, че водачите, които наскоро са придобили свидетелство за управление в дадена категория, не застрашават пътната безопасност поради липса на опит. За тези нови водачи следва да се установи изпитателен срок от **поне** две години. **В случай че нов водач вече има валидно свидетелство за управление за друга категория, изпитателният срок следва да включва само времето, което може да остане от изпитателния срок за съществуващото свидетелство за управление, но не следва да е по-кратък от 6 месеца. През този период водачите** следва да подлежат на по-строги правила и наказания в целия Съюз, когато ги нарушават **например при управление под въздействието на алкохол или наркотици, превишават разрешената скорост, използват неразрешени превозни средства, не използват оборудване за безопасност или шофират без валидно свидетелство за управление. Може да се наложи правоприлагащите органи да установят технически праг на нулева толерантност за ефективно измерване на тези стойности, който не следва да бъде по-висок от 0,2 g/ml, за да се вземе предвид случайната експозиция** на алкохол. Наказанията за

такова поведение следва да бъдат ефективни, пропорционални, възпиращи и недискриминационни и тяхната тежест следва да отчита във възможно най-голяма степен средносрочните и дългосрочните цели на Съюза за намаляване наполовина и почти премахване на смъртните случаи и тежките наранявания. Що се отнася до всички други ограничения за новите водачи, държавите членки следва да имат право свободно да прилагат допълнителни правила на своята територия.

## Изменение 31

### Предложение за директива Съображение 31

*Текст, предложен от Комисията*

(31) Следва да се определят минимални стандарти относно достъпа до професията на изпитващ, както и относно изискванията за обучение на изпитващия, за да се подобрят знанията и уменията на изпитващите, и с това да се осигури по-обективно оценяване на кандидатите за свидетелства за управление и постигане на по-голяма степен на хармонизиране на изпитите за управление. Освен това на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приема делегирани актове за изменение и адаптиране на тези минимални стандарти към всяко техническо, оперативно или научно развитие в тази област, когато възникне необходимост.

*Изменение*

(31) Следва да се определят минимални стандарти относно достъпа до професията на изпитващ, както и относно изискванията за обучение на изпитващия, **включително обучение за осъзнаване на опасностите**, за да се подобрят знанията и уменията на изпитващите, и с това да се осигури по-обективно оценяване на кандидатите за свидетелства за управление и постигане на по-голяма степен на хармонизиране на изпитите за управление. Освен това на Комисията следва да бъде предоставено правомощието да приема делегирани актове за изменение и адаптиране на тези минимални стандарти към всяко техническо, оперативно или научно развитие в тази област, **включително нови усъвършенствани системи за подпомагане на водача**, когато възникне необходимост.

## Изменение 32

## Предложение за директива Съображение 32

*Текст, предложен от Комисията*

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

## Изменение 33

### Предложение за директива Съображение 35 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*трансгранично прилагане.*

## Изменение 34

### Предложение за директива Съображение 35 б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 35

### Предложение за директива Съображение 37

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

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

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

## Изменение 36

### Предложение за директива Член 1 – параграф 1 – буква г

*Текст, предложен от Комисията*

г) някои аспекти, приложими за новите водачи.

*Изменение*

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

## Изменение 37

### Предложение за директива Член 1 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. **Настоящата директива не се прилага за превозни средства със силово задвижване, движещи се с колела или вериги и разполагащи най-малко с две оси, чиято основна функция се заключава в теглителната им сила, специално конструирани да теглят, тласкат,**

*Изменение*

2. **Без да се засяга правото на държавите членки да добавят национални категории към свидетелствата за управление, които издават в съответствие с приложение I, настоящата директива не се прилага за самоходна подвижна техника, попадаща в**

*носят или задвижват определени инструменти, машини или ремаркета, използвани във връзка със селскостопански или горскостопански дейности, и при което превозът по шосе на пътници или стоки или тегленето по шосе на превозни средства, предназначени за превоз на пътници или стоки, е само второстепенна функция.*

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

## Изменение 38

### Предложение за директива Член 2 – параграф 1 – точка 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 39

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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



Съвета<sup>1а</sup>;

---

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

## Изменение 40

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(11б) „къмпинг-автомобил“ означава превозно средство от категория М с жилищно помещение, което съдържа седалки и маса, отделни или сгъваеми легла, приспособления за готвене и шкафове и пространство за съхраняване на багаж, като всичкото това оборудване е неподвижно закрепено към жилищното помещение, както е посочено в „Критерии за категоризация на превозните средства“, „Превозни средства със специално предназначение“ в приложение I, част А, точка 5.1 към Регламент (ЕС) 2018/858;

## Изменение 41

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



*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 42**

### **Предложение за директива Член 2 – параграф 1 – точка 11 г (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(11г) „алтернативни горива“ означава горива или енергоизточници, които поне отчасти служат за заместител на изкопаемите нефтени източници при снабдяването с енергия на транспорта и имат потенциал да допринесат за неговата декарбонизация и да повишат екологичните показатели на транспортния сектор, като тук се включват:**

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

**б) водород;**

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

**г) втечнен нефтен газ (LPG);**

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

**е) всяко друго „неутрално по отношение на CO<sub>2</sub> гориво“, което означава всички горива съгласно**

*определението в Директива 2018/2001, когато емисиите от използваното гориво (eu) могат да се считат за нулеви нетни емисии, което означава например, че еквивалентът на CO<sub>2</sub> на въглерода, включен в химичния състав на използваното гориво (eu), е от биогенен произход и/или е бил уловен, така че да се избегне изпускането му в атмосферата като CO<sub>2</sub>, или е уловен от атмосферния въздух, включително:*

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

*ii) други горива, които не са изброени в Директива (ЕС) 2018/2001, могат да попаднат в обхвата на определението за неутрално по отношение на CO<sub>2</sub> гориво, при условие че съответстват на посочените критерии и на критериите за устойчивост в посочената директива и свързаните с нея делегирани актове; както и*

*iii) смес от две или повече неутрални по отношение на CO<sub>2</sub> горива, като такава смес се счита за неутрално по отношение на CO<sub>2</sub> гориво;*

### **Изменение 43**

#### **Предложение за директива Член 2 – параграф 1 – точка 11 д (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(11д) „трактор“ означава „трактор“ съгласно определението в член 3, точка 8 от Регламент (ЕС) 167/2013;*

## Изменение 44

### Предложение за директива Член 3 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 45

### Предложение за директива Член 3 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

5. Чрез дерогация от параграф 4, **по искане на кандидата**, държавите членки **предоставят възможност за издаване на физическо свидетелство за управление вместо или заедно с мобилно** свидетелство за управление.

*Изменение*

5. Чрез дерогация от параграф 4 държавите членки **предвиждат право на кандидатите при поискване да се откажат или от физическо, или от цифрово** свидетелство за управление. **Държавите членки улесняват тези искания от страна на кандидатите и не се стремят да оказват влияние върху тях по никакъв начин.**

## Изменение 46

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5а. Чрез дерогация от параграф 5 държавите членки предоставят на кандидатите, които са се отказали от един от форматите на свидетелството си за управление, посочени в параграф 4, правото да**

*поискат да се издаде или преиздаде отказаният формат. Всяко издаване или преиздаване на отказан формат се предоставя своевременно и не по-късно от 2 седмици от датата на искането на кандидата.*

## Изменение 47

### Предложение за директива Член 4 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 48

### Предложение за директива Член 4 – параграф 5 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 49

### Предложение за директива Член 5 – параграф 2 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

Тези приложения се основават на европейските портфейли за цифрова самоличност, издадени в съответствие с Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>62</sup>.

---

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

## Изменение 50

### Предложение за директива Член 5 – параграф 3 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

## Изменение 51

### Предложение за директива Член 5 – параграф 4 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

Държавите членки гарантират, че

*Изменение*

Тези приложения се основават на европейските портфейли за цифрова самоличност, издадени в съответствие с Регламент (ЕС) № 910/2014 на Европейския парламент и на Съвета<sup>62</sup>, **като следва да се осигури подходящо ниво на сигурност на въпросните приложения.**

---

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

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

Държавите членки гарантират, че

*Изменение*

личните данни, необходими за проверката на правата на управление на притежателя на мобилно свидетелство за управление, не се съхраняват от проверяващия орган и че органът, издаващ свидетелството за управление, обработва информацията, получена чрез уведомлението, единствено с цел да отговори на искането за проверка.

личните данни, необходими за проверката на правата на управление на притежателя на мобилно свидетелство за управление, не се съхраняват от проверяващия орган и че органът, издаващ свидетелството за управление, обработва информацията, получена чрез уведомлението, единствено с цел да отговори на искането за проверка.

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

## Изменение 52

### Предложение за директива Член 5 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 53

### Предложение за директива Член 5 – параграф 7

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

#### **Изменение 54**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

#### **Изменение 55**

##### **Предложение за директива Член 6 – параграф 1 – буква а – параграф 2 – тире 1**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## **Изменение 56**

**Предложение за директива**

**Член 6 – параграф 1 – буква б – подточка i – тире 1**

*Текст, предложен от Комисията*

– мотоциклети с работен обем на цилиндъра(ите), непревишаващ 125 cm<sup>3</sup>, с мощност, непревишаваща 11 kW, и с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,1 kW/kg;

*Изменение*

– мотоциклети с работен обем на цилиндъра(ите), непревишаващ 125 cm<sup>3</sup>, с **максимална полезна** мощност, непревишаваща 11 kW, и с отношение мощност/тегло, непревишаващо 0,1 kW/kg;

## **Изменение 57**

**Предложение за директива**

**Член 6 – параграф 1 – буква б – подточка i – тире 2**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## **Изменение 58**

**Предложение за директива**

**Член 6 – параграф 1 – буква б – подточка ii – тире 1**

*Текст, предложен от Комисията*

– мотоциклети с мощност, непревишаваща 35 kW, с отношение

*Изменение*

– мотоциклети с **максимална полезна** мощност, непревишаваща 35



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

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

## Изменение 59

### Предложение за директива

#### Член 6 – параграф 1 – буква б – подточка iii – тире 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

***без да се засягат разпоредбите относно правилата за одобряване на типа за съответните превозни средства, моторни превозни средства от категориите, посочени в букви а) и б), могат да образуват състав с ремарке с максимално допустима маса, непревишаваща половината от масата без товар на теглещото превозно средство;***

## Изменение 60

### Предложение за директива

#### Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка viii – тире 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 61

### Предложение за директива

#### Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка xi а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**xiа) категория T:**

– **всички колесни трактори; всяка категория колесен трактор, описана в подточка xiб (нова)—xiз (нова) се допълва в края от индекс „а“ или „b“ в зависимост от конструктивната му скорост:**

– **„а“ за колесни трактори с максимална конструктивна скорост, по-малка от или равна на 40 km/h;**

– **„b“ за колесни трактори с максимална конструктивна скорост над 40 km/h;**

## **Изменение 62**

**Предложение за директива**

**Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка xi б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**xiб) категория T1:**

– **колесни трактори с минимална ширина на коелята на най-близката до водача ос, не по-малка от 1 150 mm, с маса без товар в готовност за движение над 600 kg и с пътен просвет не повече от 1 000 mm;**

## **Изменение 63**

**Предложение за директива**

**Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка xi в (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**xiв) категория T2:**

– **колесни трактори с минимална ширина на коелята, по-малка от 1 150 mm, с маса без товар в готовност за движение над 600 kg, с пътен просвет над 600 mm; ако съотношението**

*между височината на центъра на тежестта на трактора (измерена спрямо земната повърхност) и средния минимален размер на коелята за всяка ос, превишава 0,90, максималната конструктивна скорост се ограничава до 30 km/h;*

#### **Изменение 64**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка хі г (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*хіг) категория Т3:*

*– колесни трактори с маса без товар в готовност за движение не повече от 600 kg;*

#### **Изменение 65**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка хі д (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*хід) категория Т4:*

*– колесни трактори със специално предназначение;*

#### **Изменение 66**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка хі е (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*хіе) категория Т4.1:*

*– трактори, проектирани да работят с високорастящи земеделски култури, напр. лози. Те се характеризират с повдигната рама или част от рама, което им позволява да се движат напред успоредно на*

*растенията, с леви и десни колела от двете страни на един или повече редове от насажденията. Те са предназначени да носят или да експлоатират инструменти, които могат да бъдат монтирани отпред, между осите, отзад или на платформа. Когато тракторът е в работно положение, просветът до земната повърхност в перпендикулярната на редиците на насажденията равнина надхвърля 1000 mm. Когато съотношението между височината, на която се намира центърът на тежестта на трактора, измерена по отношение на земната повърхност при обичайно монтираните гуми, и средната минимална колея на всички оси, е по-голямо от 0,90, максималната проектна скорост не трябва да превишава 30 km/h;*

#### **Изменение 67**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка xi ж (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*xiж) категория T4.2:*

*– трактори, характеризиращи се с големи размери, които са предвидени преди всичко за работа в големи земеделски площи;*

#### **Изменение 68**

##### **Предложение за директива**

##### **Член 6 – параграф 1 – буква в – подточка xi з (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*xiз) категория T4.3:*

*– четириколесни трактори, чието взаимозаменяемо оборудване е*

*предвидено за употреба в земеделието или лесовъдството и които се характеризират с поддържаща рама, снабдена с един или повече валове за отвеждане на мощност, чиято технически допустима маса не е по-голяма от 10 тона, при които съотношението на тази маса към максималната маса без товар в готовност за движение е по-малко от 2,5 и чийто център на тежестта при обичайно монтираните гуми се намира на по-малко от 850 mm над земната повърхност;*

## Изменение 69

### Предложение за директива Член 6 – параграф 2 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 70

### Предложение за директива Член 7 – параграф 1 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 71

### Предложение за директива Член 7 – параграф 1 – буква г а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 72

### Предложение за директива Член 7 – параграф 1 – буква д а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 73

### Предложение за директива Член 7 – параграф 2 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

б) за категория В1 нагоре до 18

б) за категория В1 нагоре до 18

ГОДИНИ;

ГОДИНИ;

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

#### Изменение 74

##### Предложение за директива Член 7 – параграф 3 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

#### Изменение 75

##### Предложение за директива Член 7 – параграф 3 – алинея 1 а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

#### Изменение 76

##### Предложение за директива Член 7 – параграф 4 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Свидетелствата за управление, издадени в съответствие с **параграфи 2 и 3**, са валидни само на територията на

Свидетелствата за управление, издадени в съответствие с **параграф 2**, са валидни само на територията на издаващата

издаващата държава членка, докато притежателят на свидетелството за управление достигне минималната възрастова граница, определена в параграф 1.

държава членка, докато притежателят на свидетелството за управление достигне минималната възрастова граница, определена в параграф 1.

## Изменение 77

### Предложение за директива Член 7 – параграф 5 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*заличава се*

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

## Изменение 78

### Предложение за директива Член 8 – параграф 1 – алинея 1



*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## **Изменение 79**

**Предложение за директива  
Член 9 – параграф 2 – буква а а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**aa) свидетелствата за управление, издадени за категории B, BE, C, C1E, CE, D, D1E или DE, са валидни за състави от превозни средства от категория T;**

## **Изменение 80**

**Предложение за директива  
Член 9 – параграф 2 – буква в а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 81**

**Предложение за директива**  
**Член 9 – параграф 2 – буква г а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 82**

**Предложение за директива**  
**Член 9 – параграф 2 – буква з**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

з) две години след издаването за първи път на дадено свидетелство за управление за категория В то е валидно за управление на превозните средства на алтернативно гориво, посочени в член 2 от Директива 96/53/ЕО<sup>63</sup> на Съвета, с максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща 4 250 kg без ремарке.

з) две години след издаването за първи път на дадено свидетелство за управление за категория В то е валидно за управление на превозните средства на алтернативно гориво, посочени в член 2, **[точка 11в] от настоящата директива, за категории M и N, установени с Регламент ЕС 2018/858, които са предназначени за движение по пътищата за обществено ползване, включително тези, които са проектирани и конструирани на един или повече етапи, с максимално допустима маса над 3 500 kg, но непревишаваща 4 250 kg без ремарке, и за превоз на пътници с максимален капацитет от 8 места без водача. Тези превозни средства могат да образуват състав с ремарке или полуремарке, когато максималната**

*допустима маса на ремаркетото или полуремаркетото не надвишава 3 500 kg;*

---

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

---

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

## Изменение 83

### Предложение за директива Член 9 – параграф 2 – буква з а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*за) две години след издаването за първи път на свидетелство за управление за категория В, то е валидно за управление на линейки съгласно определението в член 2, [точка 11а] и за управление на други превозни средства със специално предназначение, както и за къмпинг-автомобили съгласно определението в член 2, [точка 11б] от настоящата директива, които са с маса до 4 250 kg;*

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

*заклученията от тези периодични доклади.*

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

## **Изменение 84**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 85**

**Предложение за директива**  
**Член 9 – параграф 2 – буква з в (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*зв) три години след издаването за първи път на свидетелство за управление за категория C1, то е валидно за управление на превозни средства на алтернативно гориво съгласно определението в член 2, [точка 11в] с максимално допустима маса над 7 500 kg, но не превишаваща 8 250 kg без ремарке, и които са проектирани и конструирани за превоз на не повече от осем пътници освен водача. Тези превозни средства могат да образуват състав с ремарке с максимално допустима маса, която не превишава 750 kg;*

**Изменение 86**

**Предложение за директива**  
**Член 9 – параграф 2 – буква з г (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**Изменение 87**

**Предложение за директива**  
**Член 9 – параграф 2 – буква з д (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*зд) две години след издаването за първи път на свидетелство за управление за категория Т (за управление на трактори с ремаркета), държавите членки могат да издадат свидетелство за категория ВЕ на притежателя на подобно свидетелство за категория Т. За водачите, които попадат в обхвата на това правило, не се изисква да полагат допълнителен изпит по теория, а да докажат уменията и поведението си в изпит по шофиране съгласно изпитните условия за категория ВЕ;*

## **Изменение 88**

**Предложение за директива  
Член 9 – параграф 2 – буква з е (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 89**

**Предложение за директива  
Член 9 – параграф 2 – алинея 1 а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Във втория си доклад за изпълнение до Европейския парламент и Съвета, посочен в член 20 от настоящата директива, Комисията прави оценка на въздействието на разработването*

*и внедряването на превозни средства на алтернативно гориво и/или прилагането на [букви з)—зг) от настоящия член] върху пътната безопасност. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 21 за изменение на настоящата директива чрез актуализиране на праговете за маса на превозните средства на алтернативно гориво.*

## Изменение 90

### Предложение за директива

#### Член 9 – параграф 4 – алинея 1 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

в) превозни средства от категория В с максимално допустима маса 2 500 kg и максимална скорост, **физически** ограничена до 45 km/h, от водачи на възраст под 21 години, притежаващи свидетелство за управление, издадено за категория В1.

*Изменение*

в) превозни средства от категория В с максимално допустима маса, **непревишаваща** 2 500 kg, и максимална скорост, **технически** ограничена до 45 km/h, от водачи на възраст под 21 години, притежаващи свидетелство за управление, издадено за категория В1.

## Изменение 91

### Предложение за директива

#### Член 9 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а.** Държавите членки имат право да разрешават управлението на превозни средства от категория D или D1 на своя територия за притежателите на свидетелство за управление, издадено за категория C, при условие че в превозното средство не се превозват други лица и водачът е лице, което извършва прегледа за проверка на техническата изправност в съответствие с Директива 2014/45/ЕС, или механик

*на автосервиз, извършващ пробно пътуване, и двете в радиус от 5 km от сервиза, след като превозното средство е било поправено, или за целите на поддръжка или управление с цел инспекция. Държавите членки информират Комисията за всички разрешения, предоставени в съответствие с настоящия параграф.*

## **Изменение 92**

### **Предложение за директива**

#### **Член 10 – параграф 1 – буква б – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*по отношение на категория АМ са издържали само теоретичен изпит; държавите членки могат да изискват кандидатите да издържат изпит за проверка на уменията и поведението и да преминат медицински преглед за тази категория.*

*Изменение*

*по отношение на категория АМ:*

- i) издържали са теоретичен изпит и изпит за проверка на уменията и поведението,*
- ii) били са подложени на медицински преглед.*

## **Изменение 93**

### **Предложение за директива**

#### **Член 10 – параграф 1 – буква б а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*по отношение на категория А1 са издържали само теоретичен изпит и изпит за проверка на уменията и поведението; държавите членки могат да изискват кандидатите да издържат изпит за проверка на уменията и поведението и да преминат медицински преглед за тази категория.*

*Изменение*

- ба) по отношение на категория А1:*
- i) издържали са теоретичен изпит и изпит за проверка на уменията и поведението,*
- ii) били са подложени на медицински преглед.*



## Изменение 94

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

#### *Обосновка*

*Конвенцията на ООН за правата на хората с увреждания, с която държавите членки се задължават да предприемат всички подходящи законодателни, административни и други мерки, за да изменят или премахнат съществуващото законодателство, разпоредби, обичаи и практики, които представляват източник на дискриминация срещу лицата с увреждания. Тази разпоредба е преднамерено обща, за да не се налага да бъдат изброени всички възможни увреждания, а вместо това изпитващият има свободата и задължението да определи по своя преценка приложимите освобождавания по отношение на увреждането на кандидата за всеки отделен случай.*

## Изменение 95

### Предложение за директива Член 10 – параграф 2 – алинея 1 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 96

### Предложение за директива Член 10 – параграф 2 – алинея 1 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) 15 години за категории АМ, А1, А2, А, В, В1 и **BE**;

а) 15 години за категории АМ, А1, А2, А, В, В1, **BE** и **T**;

#### **Изменение 97**

##### **Предложение за директива Член 10 – параграф 2 – алинея 6**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*заличава се*

#### **Изменение 98**

##### **Предложение за директива Член 10 – параграф 6 – алинея 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

При издаване или подновяване на свидетелства за управление от категории АМ, А, А1, А2, В, В1 и ВЕ държавите членки **могат да** изискват извършване на преглед, като прилагат минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, определени в приложение III, **вместо** самооценката, предвидена в точка 3 от същото приложение. В този случай медицинският преглед обхваща всички видове медицинска непригодност,

При издаване или подновяване на свидетелства за управление от категории АМ, А, А1, А2, В, В1 и ВЕ държавите членки изискват извършване на преглед, като прилагат минималните стандарти за физическа и психическа годност за управление, определени в приложение III, **чрез обосновано медицинско становище от медицински орган, чиято компетентност е свързана със сложността на едно или повече от**

посочени в приложение III.

**възможните увреждания, посочени в приложение III, от които водачът може да страда, в допълнение към самооценката, предвидена в точка 3 от същото приложение. В този случай медицинският преглед обхваща всички видове медицинска непригодност, посочени в приложение III. Държавите членки определят медицинския орган, който отговаря за този преглед, както и реда и условията за извършването му.**

## Изменение 99

### Предложение за директива Член 10 – параграф 6 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**заличава се**

## Изменение 100

### Предложение за директива Член 10 – параграф 6 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*за издаването на свидетелствата за управление.*

## Изменение 101

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 102

### Предложение за директива Член 10 – параграф 7 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 103

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**8а.** *Европейската комисия, въз основа на експертни съвети, разработва онлайн курс за обучение за общопрактикуващи лекари, който им позволява да правят оценка на всички*

**аспекти на годността на кандидата  
за управление на превозно средство.**

*Обосновка*

*Понастоящем професионалните шофьори често трябва да посещават множество лекари, за да бъде оценена годността им за управление. Онлайн обучението би позволило на общопрактикуващите лекари да се превърнат в „обслужване на едно гише“.*

**Изменение 104**

**Предложение за директива  
Член 11 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

**Изменение 105**

**Предложение за директива  
Член 11 а (нов)**

**Член 11а**

**Временно свидетелство за управление**

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

Изменение 106

**Предложение за директива**  
**Член 12 – параграф 6 – алинея 2**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

**Изменение 107**

**Предложение за директива**  
**Член 12 – параграф 6 – алинея 3 – буква е а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**Изменение 108**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**8а. Удостоверение за професионална компетентност (УПК) или равностойно удостоверение, издадено от трета държава, посочено в параграф 2, може да бъде заменено с ново УПК, издадено**

*от държава членка, когато притежателят е преминал в тази държава членка допълнително обучение за придобиване на компетентност с продължителност до 35 часа. Това допълнително обучение за придобиване на компетентност се провежда на езика на ЕС, който е най-разбираем за [кандидата]. Ако е необходимо, в съответствие с Директива (ЕС) 2022/2561 относно начална квалификация и продължаващо обучение на водачи на някои пътни превозни средства за превоз на товари или пътници<sup>1а</sup>, за да се гарантира високо ниво на компетентност и пътна безопасност, се предоставя подходяща езикова подкрепа. С цел да се определи дали третите държави имат правила, напълно или частично сравними със съответните правила на Съюза, които гарантират равнище на пътна безопасност, напълно или частично сравнимо с това в Съюза, Комисията е оправомощена да приеме до... [2 години след влизането в сила на настоящата директива за изменение] делегирани актове в съответствие с член 21 за допълване на настоящата директива чрез определяне на условията, критериите и методиките, които да се използват при оценяване на правилата на трети държави относно професионалното обучение на водачи на превозни средства или правилата на трети държави относно процедурите за сертифициране и изпити, или и двете.*

*Въз основа на тези [делегирани актове/условия, критерии и методики за оценка] и в сътрудничество с държавите членки в съответствие с процедурата, посочена в параграф 6, Комисията приема актове за изпълнение, с които определя решението си, че конкретна трета*



*държава има правила за професионално обучение на водачи на превозни средства и/или правила относно процедурите за сертифициране и изпити, напълно или частично сравними със съответните правила на Съюза, които гарантират равнище на пътна безопасност, изцяло или частично сравнимо с това в Съюза. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.*

---

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

## Изменение 109

### Предложение за директива Член 12 - параграф 9

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 110

### Предложение за директива Член 13 – параграф 3 – алинея 2 а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 111**

### **Предложение за директива Член 14 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Чрез дерогация от член 7, параграф 1, съответно букви б) и г) държавите членки издават свидетелства за управление в съответствие с член 10, параграф 1 за категории **В и С**, на които е поставен код на Съюза 98.02, посочен в приложение I, част Д, на кандидати, навършили 17 години.

1. Чрез дерогация от член 7, параграф 1, съответно букви б) и г) държавите членки издават свидетелства за управление в съответствие с член 10, параграф 1 за категории **В, С и С1**, на които е поставен код на Съюза 98.02, посочен в приложение I, част Д, на кандидати, навършили 17 години.

## **Изменение 112**

### **Предложение за директива Член 14 – параграф 2 – уводна част**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

*невъзможност за шофиране поради  
някаква друга причина и* отговаря на  
следните условия:

### Изменение 113

#### Предложение за директива Член 14 – параграф 2 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

### Изменение 114

#### Предложение за директива Член 14 – параграф 2 – буква д

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

### Изменение 115

#### Предложение за директива Член 14 – параграф 2 – буква д а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 116

### Предложение за директива Член 14 – параграф 2 – алинея 2 (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 117

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*3а. Схемата за управление с придружител не ограничава съществуващите възможности на държавите членки да намалят минималната възраст за категория В, както е определена в член 7, параграф 2 от настоящата директива, и да прилагат съответните условия на национално равнище.*

## Изменение 118

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*4а. Държавите членки могат да намалят възрастта, посочена в параграф 1, за лицата, чието обичайно пребиваване е на тяхна територия, за да осъществят пилотни проекти и да събират данни за въздействието от схемите за управление с придружител от лица в по-ниска възраст като част от обучението на кандидата, докато той или тя измине 3500 km. Ако*

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

## Изменение 119

### Предложение за директива Член 15 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 120

### Предложение за директива Член 15 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## **Изменение 121**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 122**

### **Предложение за директива Член 15 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## **Изменение 123**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 124**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***5б. Държавите членки се насърчават да включат съобразено с възрастта обучение относно правилата за пътна безопасност и обучението за повишаване на осведомеността относно рисковете, свързани с движението по пътищата,***

*като част от своите учебни програми за началните и средните училища. Държавите членки могат да използват приходите, заделени съгласно [Директива 2015/413 на Европейския парламент и на Съвета<sup>1а</sup>], за да подкрепят финансово такива инициативи. Комисията може да използва ресурсите, посочени в [член 8а от посочената директива], също така за да подкрепи финансово такива инициативи.*

---

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

## Изменение 125

### Предложение за директива Член 16 – параграф 1 – алинея 2

*Текст, предложен от Комисията*

По отношение на изпитващите по управление, които вече работят като такива преди **19 януари 2013 г.**, се прилагат само изискванията относно мерките за осигуряване на качество и за редовно периодично обучение.

*Изменение*

По отношение на изпитващите по управление, които вече работят като такива преди **влизането в сила на настоящата директива**, се прилагат само изискванията относно мерките за осигуряване на качество и за редовно периодично обучение.

## Изменение 126

### Предложение за директива Член 17 – параграф 1 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

За целите на настоящата директива

*Изменение*

За целите на настоящата директива



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

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

## Изменение 127

### Предложение за директива Член 17 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. Чрез дерогация от член 10, параграф 1, буква д) и за конкретната цел на първото издаване на свидетелство за управление **от категория В** кандидат, чиято държава членка на обичайно пребиваване е различна от държавата членка, на която е гражданин, може да получи свидетелство за управление, издадено от последно посочената държава членка, когато държавата членка на обичайно пребиваване не предвижда възможност за полагане на теоретичен или практически изпит на един от официалните езици на държавата членка, на която е гражданин, или с устен преводач.

*Изменение*

4. Чрез дерогация от член 10, параграф 1, буква д) и за конкретната цел на първото издаване на свидетелство за управление кандидат, чиято държава членка на обичайно пребиваване е различна от държавата членка, на която е гражданин, може да получи свидетелство за управление, издадено от последно посочената държава членка, когато държавата членка на обичайно пребиваване не предвижда възможност за полагане на теоретичен или практически изпит на един от официалните езици **на ЕС** на държавата членка, на която е гражданин, или с устен преводач.

## Изменение 128

### Предложение за директива Член 18 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Държавите членки прилагат съответствията, установени с Решение (ЕС) 2016/1945<sup>64</sup> на Комисията, между правата, придобити преди **19 януари 2013 г.**, и категориите, посочени в член 6 от настоящата директива.

*Изменение*

1. Държавите членки прилагат съответствията, установени с Решение (ЕС) 2016/1945 на Комисията<sup>64</sup>, между правата, придобити преди **влизането в сила на настоящата директива**, и категориите, посочени в член 6 от

настоящата директива.

---

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

---

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

## Изменение 129

### Предложение за директива Член 18 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Всички права на управление, предоставени преди **19 януари 2013 г.**, не се отнемат и по никакъв начин не се квалифицират с разпоредбите на настоящата директива.

*Изменение*

2. Всички права на управление, предоставени преди **влизането в сила на настоящата директива**, не се отнемат и по никакъв начин не се квалифицират с разпоредбите на настоящата директива.

## Изменение 130

### Предложение за директива Член 19 – параграф 2 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 131

### Предложение за директива Член 20 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

Държавите членки ежегодно информират Комисията за броя на издадените, подновените, подменените, отнетите и заменените свидетелства за управление за всяка категория, включително данни за издаването и използването на мобилни свидетелства за управление. ***Държавите членки информират също така Комисията в срок от 3 месеца, ако приетите от тях закони, подзаконовни и административни разпоредби, които са необходими, за да се съобразят с настоящата директива, са променени по начин, засягащ прилагането на разпоредбите на настоящата директива.***

## Изменение 132

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*превозни средства с микромобилност.*

## Изменение 133

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 134

### Предложение за директива Член 21 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член 10, параграф 8 **и** член 16, параграф 2, се предоставя на Комисията за срок от пет години,

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 8, член 5, параграф 6, член 8, параграф 2, член **9, параграф 2 (нов), член 10, параграф 8, член 11а (нов), член 12, параграф 8а (нов)**, член 16,

считано от [датата на влизане в сила на директивата]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

параграф 2 и член 16а, параграф 2 (нов), се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от [датата на влизане в сила на директивата]. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

### Изменение 135

#### Предложение за директива

#### Член 23 – параграф 1

Директива (ЕС) 2022/2561

Член 5 – параграф 2 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

### Изменение 136

#### Предложение за директива

#### Член 23 – параграф 1 а (нов)

Директива (ЕС) 2022/2561

Член 5 – параграф 3 – буква а

*Текст в сила*

а) от 21-годишна възраст:  
і) превозно средство, за чието

*Изменение*

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

„а) от 21-годишна възраст:  
і) превозно средство, за чието

управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории D и D + E **за превоз на пътници по редовни линии, когато курсът не превишава 50 км**, и превозни средства от категории D1 и D1 + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2.

Всяка държава членка може да разреши на водачи на превозно средство от една от посочените категории да управлява такива превозни средства в рамките на нейната територия от 18-годишна възраст, при условие че те притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1;

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

Всяка държава членка може да **разреши водачи на превозно средство от една от посочените категории да управляват такива превозни средства в рамките** на нейната територия **от 20-годишна възраст**, при условие че **те притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1. Тази възраст може да бъде намалена на 18 години, когато водачът на превозно средство управлява тези** превозни средства без пътници;

управление е необходимо свидетелство за управление на превозни средства от категории D и D + E и превозни средства от категории D1 и D1 + E, при условие че притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 2.

Всяка държава членка може да разреши на водачи на превозно средство от една от посочените категории да управлява такива превозни средства в рамките на нейната територия от 18-годишна възраст, при условие че те притежават УПК, както е посочено в член 6, параграф 1;

*ii) заличава се*

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

- **19 години** на нейната територия, при условие че **водачите са преминали пълно професионално обучение и притежават УПК в съответствие с член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2561;**

- **18 години** на нейната територия, при условие че **водачите са преминали пълно професионално обучение и притежават УПК в съответствие с член 6, параграф 1 от Директива (ЕС) 2022/2561, и управляват такива** превозни средства

без пътници.“

## Изменение 137
















### Предложение за директива Приложение I – част А1 – точка 2 – страна 2

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Страна 2

Страна 2

|       |   |     |     |     |
|-------|---|-----|-----|-----|
| 13.   | 9.  | 10. | 11. | 12. |
| (14.) | AM   |     |     |     |
|       | A1   |     |     |     |
|       | A2   |     |     |     |
|       | A    |     |     |     |
|       | B1   |     |     |     |
|       | B    |     |     |     |
|       | C1   |     |     |     |
|       | C    |     |     |     |
|       | D1   |     |     |     |
|       | D    |     |     |     |
|       | BE   |     |     |     |
|       | C1E  |     |     |     |
|       | CE   |     |     |     |
|       | D1E  |     |     |     |
|       | DE   |     |     |     |
| 12.   |   |     |     |     |

1. Name 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Date of expiry 4c. Issued by 5. License number 10. Valid from 11. Valid to 12. Codes

**Моля, въведете нов ред с код T и пиктограма на трактора в колона 9.**

## Изменение 138

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

д) **заличава се**

## Изменение 139

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 140

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 141

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 142

### Предложение за директива

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



*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

### Изменение 143

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

### Изменение 144

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

### Изменение 145

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

### Изменение 146

## Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 147

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

е) необходими предпазни мерки при слизване от превозното средство;

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

## Изменение 148

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

и) правила и аспекти относно използването на превозните средства във връзка с околната среда, включително по отношение на електрическите превозни средства: подходящо използване на устройства за звуково предупреждение, умерено

и) правила и аспекти относно използването на превозните средства във връзка с околната среда, включително по отношение на електрическите превозни средства: подходящо използване на устройства за звуково предупреждение, умерено

потребление на гориво/енергия,  
ограничаване на емисиите (емисии на  
парникови газове, замърсители на  
въздуха, шум и пластмасови  
микрочастици от износването на гумите  
и пътищата и т.н.).

потребление на гориво/енергия,  
ограничаване на емисиите (емисии на  
парникови газове, замърсители на  
въздуха, шум и пластмасови  
микрочастици от износването на гумите,  
*спирачките* и пътищата и т.н.).

## Изменение 149

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 150

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 151

**Предложение за директива**  
**Приложение II – част I – буква A – точка 2 – параграф 1 – буква и в (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**Изменение 152**

**Предложение за директива**  
**Приложение II – част I – буква A – точка 4 – уводна част**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

**Изменение 153**

**Предложение за директива**  
**Приложение II – част I – раздел A – точка 4 – подточка 1 – буква г**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

**Изменение 154**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*еа) предназначението и  
употребата на забавящи*

## Изменение 155

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 156

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 157

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

категории C, CE, C1, C1E);

категории C, CE, C1, C1E, T);

## Изменение 158

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 159

**Предложение за директива**

**Приложение II – част I – буква A – точка 4 – подточка 1 – буква й**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 160

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Кодът на Съюза, поставен на свидетелство за управление на превозно средство от категория A1, A2, A, B1, B и BE, издадено въз основа на изпит за

Кодът на Съюза, поставен на свидетелство за управление на превозно средство от категория A1, A2, A, B1, B, B+ и BE, издадено въз основа на изпит

проверка на уменията и поведението, положен на превозно средство с автоматична предавателна кутия, се премахва, ако притежателят положи специален изпит за проверка на уменията и поведението или премине специално обучение.

за проверка на уменията и поведението, положен на превозно средство с автоматична предавателна кутия, **не се поставя, не се излага или** се премахва, ако притежателят положи специален изпит за проверка на уменията и поведението или премине специално обучение, **което може да настъпи преди и след изпита за проверка на уменията и поведението, положен на превозно средство с автоматична предавателна кутия.**

## Изменение 161

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 162

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

Специални разпоредби относно превозни средства от категория BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 и D1E

*Изменение*

Специални разпоредби относно превозни средства от категория BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E **и T**

## Изменение 163

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

Превозно средство от категория C с

*Изменение*

Превозно средство от категория C с

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

#### Изменение 164

##### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

Или съчленено превозно средство, или състав от изпитно превозно средство от категория С и ремарке с дължина най-малко 7,5 m; както съчлененото превозно средство, така и съставът имат максимално допустима маса не по-малка от 20 000 kg, дължина най-малко 14 m и широчина най-малко 2,40 m, в състояние са да развиват скорост не по-ниска от 80 km/h, снабдени са със спирачки с антиблокираща система и са оборудвани с контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕС) № 165/2014; **товарното отделение се състои от тяло с форма на затворена кутия, което е широко и високо най-малко колкото кабината;** както съчлененото превозно средство, така и съставът се представят с минимум 15 000 kg действителна обща маса;

#### Изменение 165

PE750.248v03-00

88/123

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

*Изменение*

Или съчленено превозно средство, или състав от изпитно превозно средство от категория С и ремарке с дължина най-малко 7,5 m; както съчлененото превозно средство, така и съставът имат максимално допустима маса не по-малка от 20 000 kg, дължина най-малко 14 m и широчина най-малко 2,40 m, в състояние са да развиват скорост не по-ниска от 80 km/h, снабдени са със спирачки с антиблокираща система **и седлово устройство** и са оборудвани с **предавателна кутия с най-малко осем предавателни числа на степените на преден ход** и контролни уреди за регистриране на данните за движението, както е определено в Регламент (ЕИО) № 165/2014; както съчлененото превозно средство, така и съставът се представят с минимум 15 000 kg действителна обща маса;

RR\1294100BG.docx



**Предложение за директива**  
**Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 2 – буква и – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

**Изменение 166**

**Предложение за директива**  
**Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 2 – буква й – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 167

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 168

### Предложение за директива

#### Приложение II – част I – буква Б – точка 5 – подточка 2 – буква н а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **на) Категория Т**

**Състави от превозни средства, състоящи се от трактор от клас Т и ремарке:**

- а) максималната скорост на трактора, определена от конструкцията, е над 40 km/h,**
- б) максимална скорост на състава от превозни средства над 40 km/h,**
- в) двукръгова спирачна система,**
- г) ремарке с най-малко затворена товарна площ (не се разрешава шаси без затворен под),**
- д) дължина на ремаркетото при използване на ремарке с твърд теглич най-малко 4,5 m и**
- е) дължина на състава от**

## Изменение 169

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 170

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 171

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 172

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## Изменение 173

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 174

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 175

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**Изменение 176**

**Предложение за директива  
Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква з**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

**Изменение 177**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**Изменение 178**

**Предложение за директива  
Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква и**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

и) **качване и** слизване от превозното средство, **включително гарантиране, че е безопасно да се отвори вратата на превозното средство и че това няма да създаде опасност за другите участници в движението по пътищата, като например пешеходци, велосипедисти и ползватели на средства за микробилност, с особено внимание към отварянето на вратата с ръката, която е по-далече от нея.**

**Изменение 179**

**Предложение за директива  
Приложение II – част I – буква Б – точка 7 – подточка 4 – параграф 1 – буква й**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

**Изменение 180**

**Предложение за директива  
Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – уводна част**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

8. Подлежащи на изпитване умения и поведение за категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 **и** D1E

8. Подлежащи на изпитване умения и поведение за категории C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E **и T**

**Изменение 181**

**Предложение за директива  
Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 1 – параграф 1 – буква е**

*Текст, предложен от Комисията*

е) проверка на факторите за безопасност, свързани с товаренето на превозното средство: каросерия, платнища, товарни врати, товарен механизъм (ако има такъв), заключване на кабината (ако е налично), начин на натоварване, обезопасяване на товара (само за категории С, СЕ, С1, С1Е);

*Изменение*

е) проверка на факторите за безопасност, свързани с товаренето на превозното средство: каросерия, платнища, товарни врати, товарен механизъм (ако има такъв), заключване на кабината (ако е налично), начин на натоварване, обезопасяване на товара (само за категории С, СЕ, С1, С1Е, **T**);

## **Изменение 182**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

ж) проверка на прикачния механизъм, спирачката и електрическите връзки (само за категории СЕ, С1Е, DE, D1Е);

*Изменение*

ж) проверка на прикачния механизъм, спирачката и електрическите връзки (само за категории СЕ, С1Е, DE, D1Е, **T**);

## **Изменение 183**

**Предложение за директива**

**Приложение II – част I – буква Б – точка 8 – подточка 2 – буква а**

*Текст, предложен от Комисията*

а) прикачване и откачване или откачване и повторно прикачване на ремаркетото към/от неговото моторно превозно средство; маневрата трябва да започне, като тегленото превозно средство е паркирано успоредно на влекача (т.е. не в една линия) (само за категории СЕ, С1Е, DE, D1Е);

*Изменение*

а) прикачване и откачване или откачване и повторно прикачване на ремаркетото към/от неговото моторно превозно средство; маневрата трябва да започне, като тегленото превозно средство е паркирано успоредно на влекача (т.е. не в една линия) (само за категории СЕ, С1Е, DE, D1Е, **T**);

## **Изменение 184**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

### **Изменение 185**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

### **Изменение 186**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

### **Изменение 187**

**Предложение за директива**

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



Текст, предложен от Комисията

Изменение

да) **вземане предвид на мъртвите зони;**

## Изменение 188

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

## Изменение 189

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

Текст, предложен от Комисията

Изменение

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

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

## Изменение 190

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

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## **Изменение 191**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 192**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) управление по начин, който гарантира безопасност и намаляване на потреблението на гориво/енергия и емисиите при ускорение, отрицателно ускорение, управление по път с наклон нагоре и надолу;

а) управление по начин, който гарантира безопасност и намаляване на потреблението на гориво/енергия и емисиите при ускорение, отрицателно ускорение, управление по път с наклон нагоре и надолу, **разстояние до превозното средство отпред; изпреварване на завой, смяна на пътна лента, правила за предимство, ограничения на скоростта;**

## **Изменение 193**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

**Изменение 194**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

**Изменение 195**

**Предложение за директива**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) контролира превозното средство; като взема предвид: правилното използване на предпазните колани, огледалата за задно виждане, облегалките за глава; седалката; правилното използване на светлините и другото оборудване; правилното използване на съединителя, предавателната кутия, газта, спирачните

а) контролира превозното средство; като взема предвид: правилното използване на предпазните колани, **съвременните помощни устройства за безопасност и за управление**, огледалата за задно виждане, облегалките за глава; седалката; правилното използване на светлините и другото оборудване; правилното

уредби (включително трета спирачна уредба, ако такава е налична), кормилната уредба; контролирането на превозното средство при различни обстоятелства, при различни скорости; стабилността на пътя; теглото, размерите и характеристиките на превозното средство; теглото и вида на товара (само за категории BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); удобството на пътниците (само за категории D, DE, D1, D1E) (без бързо ускоряване, плавно управление и без рязко спиране);

използване на съединителя, предавателната кутия, газта, спирачните уредби (включително трета спирачна уредба, ако такава е налична), кормилната уредба; контролирането на превозното средство при различни обстоятелства, при различни скорости; стабилността на пътя; теглото, размерите и характеристиките на превозното средство; теглото и вида на товара (само за категории BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E, T); удобството на пътниците (само за категории D, DE, D1, D1E) (без бързо ускоряване, плавно управление и без рязко спиране);

## Изменение 196

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

б) управлява икономично, безопасно и енергийно ефективно при отчитане на оборотите в минута, сменяне на предавките, спиране и ускоряване (само за категории B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

*Изменение*

б) управлява икономично, безопасно и енергийно ефективно при отчитане на оборотите в минута, сменяне на предавките, спиране и ускоряване **и използва основните вградени в превозното средство помощни средства за управление и/или безопасност** (само за категории B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

## Изменение 197

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 198

### Предложение за директива

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

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 199

### Предложение за директива

#### Приложение II – част II – параграф 1 – тире 5

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 200

### Предложение за директива

#### Приложение II – част II – параграф 1 – тире 7

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

– да разполагат с достатъчно знания за рисковите фактори, свързани **с велосипедистите, пешеходците и**

*ползвателите на средства за  
микромобилност;*

## Изменение 201

### Предложение за директива Приложение II – част II – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 202

### Предложение за директива Приложение III – точка 1 – подточка 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 203

### Предложение за директива Приложение III – точка 1 – подточка 3

*Текст, предложен от Комисията*

(3) В националното законодателство **може да се предвиди** разпоредбите на настоящото приложение за водачите от група 2 да се прилагат и за водачите на

*Изменение*

(3) В националното законодателство се **предвижда** разпоредбите на настоящото приложение за водачите от група 2 да се прилагат и за водачите на

превозни средства от категория В, които използват своите свидетелства за управление за професионални цели (таксита, линейки и т.н.).

превозни средства от категория В, които използват своите свидетелства за управление за професионални цели (таксита, линейки и т.н.).

#### Изменение 204

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

*Текст, предложен от Комисията*

***Кандидатите извършват самооценка на физическата и психическата си годност за управление на превозно средство със силово задвижване.***

*Изменение*

***заличава се***

#### Изменение 205

##### Предложение за директива Приложение III – точка 3 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

#### Изменение 206

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**3а.** *Държавите членки могат да определят по-строги стандарти и правила от предвидените в настоящото приложение за издаване или последващо подновяване на свидетелства за управление.*

## **Изменение 207**

### **Предложение за директива Приложение III – точка 4 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## **Изменение 208**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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



## Изменение 209

### Предложение за директива Приложение III – раздел 6 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 210

### Предложение за директива Приложение III – раздел 6 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

За водачи от група 1 може да се предвиди издаването на свидетелство за управление в „изключителни индивидуални случаи“, когато стандартът за зрителното поле или стандартът за острота на зрението не могат да бъдат спазени, но има основания да се смята, че издаването на свидетелство за управление на кандидата не би накърнило пътната

*Изменение*

За водачи от група 1 може да се предвиди издаването на свидетелство за управление в „изключителни индивидуални случаи“, когато стандартът за зрителното поле или стандартът за острота на зрението не могат да бъдат спазени, но има основания да се смята, че издаването на свидетелство за управление на кандидата не би накърнило пътната

безопасност; в такива случаи водачът се подлага на преглед от компетентен медицински орган, за да се докаже, че няма друго нарушение на зрителната функция, включително чувствителност към заслепяване и към контраст и виждане в здрач (сумрак). От водача или кандидата също така се изисква да премине позитивно практическо изпитване, проведено от компетентен орган.

безопасност; в такива случаи водачът се подлага на преглед от компетентен медицински орган **или от квалифициран специалист офталмолог, оправомощен съгласно националното законодателство**, за да се докаже, че няма друго нарушение на зрителната функция, включително чувствителност към заслепяване и към контраст и виждане в здрач (сумрак). От водача или кандидата също така се изисква да премине позитивно практическо изпитване, проведено от компетентен орган.

## Изменение 211

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 212

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(2) Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление, които имат обща функционална загуба на зрението на едното око или които използват само едното око (например в случай на диплопия), трябва да имат острота на зрението минимум 0,5, при необходимост с коригиращи лещи.

(2) Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление, които имат обща функционална загуба на зрението на едното око или които използват само едното око (например в случай на диплопия), трябва да имат острота на зрението минимум 0,5 (**десетичен запис**), при необходимост с

Компетентният медицински орган трябва да удостовери, че такова състояние на едноочно (монокуларно) зрение е налице от достатъчно дълго време, за да даде възможност за адаптиране, както и че зрителното поле на това око е в съответствие с изискванията, определени в точка 6, подточка 1).

коригиращи лещи. Компетентният медицински орган трябва да удостовери, че такова състояние на едноочно (монокуларно) зрение е налице от достатъчно дълго време, за да даде възможност за адаптиране, както и че зрителното поле на това око е в съответствие с изискванията, определени в точка 6, подточка 1).

## Изменение 213

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

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 214

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

*Текст, предложен от Комисията*

Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление трябва да имат острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,8 на по-силното око и минимум 0,1 на по-слабото око. При използване на коригиращи лещи за достигане на стойностите 0,8 и 0,1, минималната острота (0,8 и 0,1) трябва

*Изменение*

Кандидатите за свидетелство за управление или за подновяване на такова свидетелство за управление трябва да имат острота на зрението, при необходимост с коригиращи лещи, минимум 0,8 (***десетичен запис***) на по-силното око и минимум 0,1 (***десетичен запис***) на по-слабото око. При използване на коригиращи лещи за достигане на стойностите 0,8 и 0,1,

да се достига или чрез коригиране с помощта на очила, коригиращи не повече от плюс осем диоптъра, или с помощта на контактни лещи. Към тази корекция трябва да има добра поносимост.

минималната острота (0,8 и 0,1) трябва да се достига или чрез коригиране с помощта на очила, коригиращи не повече от плюс осем диоптъра, или с помощта на контактни лещи. Към тази корекция трябва да има добра поносимост. **Медицинският преглед може да бъде извършен от общопрактикуващ лекар, преминал онлайн обучението, посочено в член 10, параграф 8а.**

## Изменение 215

### Предложение за директива Приложение III – точка 6 – параграф 4 – точка 4– параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 216

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

*спазване на определени изисквания  
или да наложи ограничения.*

## Изменение 217

### Предложение за директива Приложение III – точка 10 – параграф 3 – точка 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 218

### Предложение за директива Приложение III – точка 10 – параграф 7 – точка 3– параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 219

### Предложение за директива Приложение III – точка 11 – параграф 2 – точка 1– параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

Свидетелства за управление не се

*Изменение*

Свидетелства за управление не се

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

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

## Изменение 220

### Предложение за директива Приложение III – точка 11 – параграф 2 – точка 1 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 221

### Предложение за директива Приложение III – точка 12 – параграф 5 – точка 5

*Текст, предложен от Комисията*

(5) Епилепсия: водачите или кандидатите могат да бъдат обявени за годни да управляват след едногодишен

*Изменение*

(5) Епилепсия: водачите или кандидатите могат да бъдат обявени за годни да управляват след едногодишен

период без последващи припадъци.

период без последващи припадъци,  
**документирано и удостоверено от невролог.**

## Изменение 222

### Предложение за директива Приложение III – точка 12 – параграф 6 – точка 11– параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## Изменение 223

### Предложение за директива Приложение III – точка 12 – параграф 6 – точка 12

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(12) Първи или единствен непровокиран припадък: кандидат, който е имал първи непровокиран епилептичен припадък, може да бъде обявен за годен да управлява МПС след изтичането на период от пет години, в който не е имал последващи припадъци и през който не е употребявал лекарства против епилепсия, при условие че е извършена подходяща неврологична оценка. **Националните органи могат да позволят на водачи с добри прогностични показатели да**

(12) Първи или единствен непровокиран припадък: кандидат, който е имал първи непровокиран епилептичен припадък, може да бъде обявен за годен да управлява МПС след изтичането на период от пет години, в който не е имал последващи припадъци и през който не е употребявал лекарства против епилепсия, при условие че е извършена подходяща неврологична оценка.

*управляват преди изтичането на този срок.*

#### Изменение 224

**Предложение за директива  
Приложение III – точка 13 – параграф 2 – точка 1– буква а**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

#### Изменение 225

**Предложение за директива  
Приложение III – точка 13 – параграф 2 – точка 1– буква б**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

б) **тежко интелектуално увреждане;**

б) **заличава се**

#### Изменение 226

**Предложение за директива  
Приложение III – точка 13 – параграф 2 – точка 1– буква в**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

#### Изменение 227

**Предложение за директива  
Приложение III – точка 13 – параграф 3 – точка 2**



*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 228

### Предложение за директива Приложение III – точка 14 – параграф 2 – точка 1– параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

## Изменение 229

### Предложение за директива Приложение III – точка 14 – параграф 2 – точка 1– параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

### Изменение 230

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

### Изменение 231

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

### Изменение 232

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

*Текст, предложен от Комисията*

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, редовно **употребяващи** психотропни вещества **под каквато и да е форма, които могат да увредят** способността за **безопасно** управление, **когато поеманите количества са такива, че имат отрицателно въздействие върху управлението**. Това се отнася и за всички други лекарствени продукти или комбинации от лекарствени продукти, които влияят на способността за управление.

*Изменение*

Свидетелства за управление не се издават или подновяват на кандидати или водачи, **които злоупотребяват с или** редовно **употребяват** психотропни вещества, **ако поеманото количество влияе на** способността за управление. Това се отнася и за всички други лекарствени продукти или комбинации от лекарствени продукти, които влияят на способността за управление.

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

**Изменение 233**

**Предложение за директива  
Приложение III – точка 15 – параграф 2 – точка 3**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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

**Изменение 234**

**Предложение за директива  
Приложение IV – част 1 – точка 3 – буква ж а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**жа) разбиране и обръщане на внимание на уязвимостта на немоторизираните участници в пътното движение.**

### **Изменение 235**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

### **Изменение 236**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

### **Изменение 237**

#### **Предложение за директива Приложение IV – част 5 – точка 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(1) Държавите членки могат да позволят на лица, оправомощени да провеждат изпити за управление непосредствено преди влизането в сила

(1) Държавите членки могат да позволят на лица, оправомощени да провеждат изпити за управление непосредствено преди влизането в сила

на разпоредбите на Директива **2006/126/ЕО**, да продължат да провеждат изпити за управление, независимо от това, че те не са били оправомощени в съответствие с общите условия в точка 2 или с процеса за придобиване на първоначална квалификация, посочен в точка 3.

на **настоящата** директива, да продължат да провеждат изпити за управление, независимо от това, че те не са били оправомощени в съответствие с общите условия в точка 2 или с процеса за придобиване на първоначална квалификация, посочен в точка 3.

## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

### Контекст на предложението

Пътната безопасност е част от основните политики на законодателството на Европейския съюз в областта на транспорта от двадесетина години. Благодарение по-специално на усилията, положени от публичните органи през този период, броят на лицата, загинали по пътищата на Европейския съюз намаля значително, като от 51 400 през 2001 г. достигна до 19 800 през 2021 г. Въпреки че тези статистически данни могат да изглеждат положителни, те продължават да са далеч от първоначалната цел за намаляване със 75% на броя на смъртните случаи за периода 2001 – 2020 г.

Освен това тази тенденция към намаляване на броя на загиналите по пътищата на ЕС впоследствие донякъде се стабилизира и през 2021 г. броят на жертвите се увеличи с 6% в сравнение с предходната година – статистика, която обаче не трябва да се абсолютизира поради пандемията от COVID-19.

Ето защо поради статистическите данни за последните години се изискваше нова инициатива в областта на пътната безопасност.

През 2017 г. министрите на транспорта на ЕС, на заседание във Валета взеха под внимание този брой на смъртни случаи и тежки наранявания, който е несъвместим с дългосрочните цели на ЕС. Ето защо това неофициално заседание доведе до подписването на декларация, призоваваща по-специално Европейската комисия да предприеме политически инициативи за десетилетието 2020 – 2030 г. Това е с цел да се намали броят на смъртните случаи и да се подобри защитата на участниците в движението по пътищата, особено на най-уязвимите (велосипедисти, пешеходци), които са най-многобройни и най-често загиват по пътищата.

В своята стратегия за устойчива и интелигентна мобилност от 2020 г. Комисията припомни целта за нулев брой смъртни случаи (цел „Нулева смъртност“) и обяви, че ще представи предложение за преразглеждане на Директивата относно свидетелствата за управление. От своя страна, през октомври 2021 г. Европейският парламент прие резолюция относно пътната безопасност за периода 2021 – 2030 г., в която призовава Комисията да насърчава в по-голяма степен пътната безопасност, по-специално чрез по-високи стандарти относно обучението на водачите.

Предложението за трето преразглеждане на Директива 2006/126/ЕО относно свидетелствата за управление [COM (2023) 0127] е част от „пакета за пътна безопасност“, публикуван през март 2023 г., който съдържа три взаимозависими законодателни текста. Другите две предложения се отнасят за действието в целия Съюз на решенията, засягащи правото на управление [COM (2023) 128] и трансграничния обмен на информация относно пътнотранспортни нарушения, свързани с безопасността по пътищата [за изменение на Директива (ЕС) 2015/413].

### Съдържание на предложението

Предложението включва целите на действащата понастоящем директива, а именно подобряването на пътната безопасност и улесняването на свободното движение, като същевременно отговаря на необходимостта от по-голяма устойчивост и цифров преход в автомобилния транспорт.

Комисията желае да се подобрят уменията и знанията на водачите, като се променят правилата, свързани с обучението, изпита и изпитателния срок на съответните лица, по-специално в областта на новите технологии.

Предложението се отнася и за опасното поведение на пътя, по-специално за новите водачи.

С предложението се цели също така да се гарантира физическата и психическата годност на водачите, като се подобрят медицинските процедури в целия Европейски съюз.

От друга страна, предложението се отнася за пречки, пред които могат до се изправят кандидати или притежатели на свидетелства за управление, по-специално по отношение на срещаните трудности по време на шофьорските изпити поради непознаване на езиците или липсата на непрекъснатост на някои права поради промяна на пребиваване в ЕС.

И накрая, предложението има за цел да допринесе за постигането на целите на Европейския съюз, свързани с климата.

Позиция на докладчика

Сега, когато ЕС изостава от графика за постигне целта, наречена „Нулева смъртност“, до 2050 г., трябва да бъдат взети решителни и обвързващи мерки за борба с пътнотранспортните произшествия през следващите години.

Пътната безопасност е голямо предизвикателство за всички, включително за младежта. Ето защо държавите членки следва да предвидят уроци по пътна безопасност и алтернативни форми на мобилност в програмите за средните училища. Трябва да бъде повдигнат и въпросът за финансовата достъпност на свидетелството за управление. Докладчикът желае да се въведе система за свидетелства с точки в целия Европейски съюз. Прилагането на такъв механизъм, свързан с ефективни мерки за контрол, би могло да доведе до значително намаляване на броя на произшествията и на загиналите по пътищата. Повечето държави на ЕС въведоха такава система на национално равнище и докладчикът счита, че е напълно оправдано този вид система да се разшири за всички държави членки.

Скоростта е основен фактор за пътнотранспортните произшествия и смъртните случаи по пътищата. Всъщност превишаването на разрешената скорост е причина за 30% от произшествията. Ето защо докладчикът предлага да се ограничи максимално разрешената скорост в зависимост от категорията на свидетелството за управление, получено от водачите – фактор, отразяващ вероятността техните превозни средства да се окажат участници в пътнотранспортно произшествие.

Тежките пътнически автомобили (SUV) също по-често стават жертви на сблъсъци, отколкото леките пътнически превозни средства. Тъй като в ЕС се пускат в движение все по-големи и тежки автомобили, свидетелството от категория В вече не е подходящо за тях. Ето защо докладчикът желае да се създаде нова категория свидетелство за управление – категория В+ за автомобилите над 1,8 тона, което може да бъде получено от кандидатите след двугодишен изпитателен срок за свидетелство от категория В и едва след 21-годишна възраст.

Свидетелството за управление от категория В би позволило на дадено лице да управлява пътнически автомобил с максимално тегло от 1,8 тона. Може обаче да бъдат предвидени дерогации по професионални причини или за специална употреба (например за управление на аварийни превозни средства).

Освен това националните и европейските статистически данни ясно показват, че младите хора са изложени в по-голяма степен на пътнотранспортни произшествия. Ето защо докладчикът е на мнение, че гъвкавостта, предлагана от настоящия текст и от предложението, позволяваща на държавите членки да намалят минималната възраст за определени категории свидетелство за управление, следва да бъде премахната. Въпреки че управлението с придружител трябва да бъде насърчавано в целия Европейски съюз,

докладчикът не подкрепя предложените разпоредби относно управлението с придружител, тъй като те не са съгласувани с идеята за еднаква възраст за получаване на свидетелство за управление.

Докладчикът предлага също така да се повиши минималната възраст за получаване на свидетелство за управление от категория А1.

Освен това докладчикът счита, че административната валидност на свидетелството за управление с нестопанска цел следва да бъде запазена най-много до 10 години. С оглед на необходимостта да се води борба с пътнотранспортните произшествия при новите водачи, административната валидност на техните свидетелства следва да бъде променена на най-много две години, след който период ще се изисква те да завършат опреснителен курс за различните умения, които трябва да придобият зад волана.

Освен това след 60-годишна възраст административната валидност трябва също да бъде намалена, за да се гарантира, че водачите са напълно способни да управляват.

Наред с това психичното и физическото здраве е от ключово значение за управлението. Ето защо докладчикът не подкрепя самооценката, предложена от Европейската комисия относно годността за управление. Медицинският преглед трябва да бъде задължителен за всяко лице, което взема или подновява свидетелство за управление.

Що се отнася до новите водачи, докладчикът призовава за конкретни мерки относно ограниченията на скоростта и насърчава държавите членки да определят по-стриктни правила за водачите, например относно управлението през нощта или получаването на наказателни точки или отнемането на точки.

Докладчикът подкрепя също така създаването на хармонизирана рамка за инструкторите в целия ЕС, както и за обученията, посещавани от кандидатите.

Освен това докладчикът предлага да се акцентира особено върху безопасността на уязвимите участници в движението, както и върху екологичното управление. И накрая, докладчикът желае изпитите да бъдат достатъчно продължителни, за да се оценяват правилно уменията на кандидатите.



**ПРИЛОЖЕНИЕ: СУБЕКТИ ИЛИ ЛИЦА,  
ОТ КОИТО ДОКЛАДЧИКЪТ Е ПОЛУЧИЛ ИНФОРМАЦИЯ**

В съответствие с член 8 от приложение I към Правилника за дейността докладчикът декларира, че в хода на изготвяне на доклада до приемането му в комисия е получена информация от следните субекти или лица:

| Субект и/или лице                                    |
|--|
| European Cyclists' Federation                        |
| Polis  |
| European Transport Safety Council (ETSC)             |
| Fédération internationale de l'automobile            |
| European Disability Forum                            |
| EFA-EU European Driving Schools Association          |
| International Road Transport Union                   |
| Samaritan International                              |
| UITP – International Association of Public Transport |
| AGE Platform Europe                                  |
| European Union of General Practitioners              |
| European Transport Workers' Federation               |
| European Council of Optometry and Optics             |
| epicenter.works – Plattform Grundrechtspolitik       |
| European Transport Safety Council                    |
| Car Rental Coalition                                 |

Горепосоченият списък е изготвен в рамките на изключителната отговорност на докладчика.

## ПРОЦЕДУРА НА ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

|   |   |                   |            |
|---|---|-------------------|------------|
| <b>Заглавие</b>   | Свидетелства за управление, за изменение на Директива (ЕС) 2022/2561 на Европейския парламент и на Съвета, на Регламент (ЕС) 2018/1724 на Европейския парламент и на Съвета, и за отмяна на Директива 2006/126/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 383/2012 на Комисията  |                   |            |
| <b>Позовавания</b>  | COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD)   |                   |            |
| <b>Дата на представяне на ЕП</b>  | 1.3.2023  |                   |            |
| <b>Водеща комисия</b><br>Дата на обявяване в заседание                      | TRAN<br>17.4.2023   |                   |            |
| <b>Подпомагачи комисии</b><br>Дата на обявяване в заседание                 | IMCO<br>17.4.2023   | LIBE<br>17.4.2023 |            |
| <b>Недадени становища</b><br>Дата на решението                              | IMCO<br>28.3.2023   | LIBE<br>27.4.2023 |            |
| <b>Докладчици</b><br>Дата на назначаване                                    | Karima Delli<br>3.5.2023  |                   |            |
| <b>Разглеждане в комисия</b>  | 27.6.2023   | 18.9.2023         | 26.10.2023 |
| <b>Дата на приемане</b>   | 7.12.2023   |                   |            |
| <b>Резултат от окончателното гласуване</b>                                  | +:<br>–:<br>0:  | 22<br>21<br>2     |            |
| <b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>                      | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poreba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski |                   |            |
| <b>Заместници, присъствали на окончателното гласуване</b>                   | Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt   |                   |            |
| <b>Заместници (чл. 209, пар. 7), присъствали на окончателното гласуване</b> | Pascal Arimont, Andreas Glück, Katrin Langensiepen, Andželika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Antonio Maria Rinaldi, Eugen Tomac, Tom Vandenkendelaere   |                   |            |
| <b>Дата на внасяне</b>  | 11.1.2024   |                   |            |

## ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ ВЪВ ВОДЕЩАТА КОМИСИЯ

| 22        | +  |
|-----------|--|
| ID        | Marco Campomenosi, Antonio Maria Rinaldi   |
| Renew     | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet                  |
| S&D       | Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati, Petar Vitanov |
| The Left  | Leila Chaibi, Elena Kountoura  |
| Verts/ALE | Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Katrin Langensiepen, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță   |

| 21    | -   |
|-------|---|
| ECR   | Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski   |
| PPE   | Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Tom Vandenkendelaere, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo |
| Renew | Andreas Glück, Ondřej Kovařík   |
| S&D   | Thomas Rudner   |

| 2   | 0                   |
|-----|---------------------|
| NI  | Mario Furore        |
| S&D | Bogusław Liberadzki |

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“