



Bruxelles, den 24. november 2022
(OR. en)

15171/22

**Interinstitutionel sag:
2021/0018(COD)**

**CODEC 1829
CODIF 28
TRANS 739
SOC 651
PE 142**

ORIENTERENDE NOTE

fra: Generalsekretariatet for Rådet
til: De Faste Repræsentanters Komité/Rådet

Vedr.: Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (kodifikation)
- Resultat af Europa-Parlamentets førstebehandling
(den 21.-24. november 2022 i Strasbourg)

I. INDLEDNING

Der har fundet en række uformelle kontakter sted mellem Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen med henblik på at nå til enighed om denne sag ved førstebehandlingen.

I den forbindelse forelagde ordføreren, Angel DZHAMBAZKI (ECR, BG), på vegne af Retsudvalget (JURI) en betænkning. Et enkelt ændringsforslag i form af et addendum til betænkningen blev fremsat for plenarforsamlingen.

II. AFSTEMNING

Ved afstemningen den 22. november 2022 vedtog plenarforsamlingen addendummet til betænkningen ved en enkelt afstemning.

Den vedtagne tekst og den lovgivningsmæssige beslutning udgør Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning, jf. bilaget hertil.

Parlamentets holdning svarer til, hvad institutionerne tidligere var blevet enige om. Rådet bør derfor kunne godkende Parlamentets holdning.

Retsakten vil derefter blive vedtaget med den ordlyd, der svarer til Parlamentets holdning.

P9_TA(2022)0397

Førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej: grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav (kodifikation)

Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 22. november 2022 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej (kodifikation) (COM(2021)0034 – C9-0008/2021 – 2021/0018(COD))

(Almindelig lovgivningsprocedure – kodifikation)

Europa-Parlamentet,

- der henviser til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (COM(2021)0034),
 - der henviser til artikel 294, stk. 2, og artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, på grundlag af hvilke Kommissionen har forelagt forslaget for Parlamentet (C9-0008/2021),
 - der henviser til artikel 294, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,
 - der henviser til udtalelse af 24. februar 2021 fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
 - der henviser til den interinstitutionelle aftale af 20. december 1994 om en hurtig arbejdsmetode ved officiel kodifikation af lovtekster²,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 109 og 59,
 - der henviser til betænkning fra Retsudvalget (A9-0267/2022),
- A. der henviser til, at forslaget ifølge udtalelsen fra den rådgivende gruppe bestående af de juridiske tjenester i Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen udelukkende består i en kodifikation af de eksisterende tekster uden indholdsmæssige ændringer;
1. vedtager nedenstående holdning ved førstebehandling,
 2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen samt til de nationale parlamenter.

¹ EUT C 155 af 30.4.2021, s. 78.

² EFT C 102 af 4.4.1996, s. 2.

Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved førstebehandlingen den 22. november 2022 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/... om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej

(kodifikation)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

¹ EUT C 155 af 30.4.2021, s. 78.

² Europa-Parlamentets holdning af 22.11.2022.

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF¹ er blevet ændret væsentligt flere gange². Direktivet bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.
- (2) I sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« fastsætter Kommissionen en »nul-vision«, som betyder, at Unionen skal indtage en holdning, hvor der er nær nul dødsulykker i trafikken i 2050.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF af 15. juli 2003 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 samt Rådets direktiv 91/439/EØF og om ophævelse af Rådets direktiv 76/914/EØF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4).

² Jf. bilag IV, del A.

- (3) Kommissionen foreslog i sin meddelelse om politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020 med titlen »På vej mod et europæisk trafikikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafikikkerheden for 2011-2020« yderligere et mål om at halvere det samlede antal trafikofre i Unionen i 2020 startende fra 2010. Med henblik på at nå dette mål fastlagde Kommissionen syv strategiske mål, herunder forbedret uddannelse og skoling af trafikanterne og beskyttelse af sårbare trafikanter.
- (4) Det Europæiske Råd fastsatte på sit møde den 23.-24. oktober 2014 et bindende mål for den EU-interne reduktion af drivhusgasemissioner på mindst 40 % i forhold til 1990 senest i 2030. Dette mål for reduktion af emissioner vil bidrage til at opfylde de langsigtede mål i Parisaftalen vedtaget i 2015 inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer¹, og alle økonomiske sektorer bør bidrage til at opnå denne. I transportsektoren er der behov for en omfattende tilgang til fremme af emissionsreduktioner og energieffektivitet. Der bør gøres fremskridt i retning af lavemissionsmobilitet, bl.a. gennem forskning og gennem indførelse af allerede tilgængelige teknologiske fremskridt. Det er nødvendigt, at chauffører er tilstrækkeligt uddannet til at køre på den mest effektive måde.

¹ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

- (5) For at give chaufførerne mulighed for at opfylde de krav, der vedrører markedet for vejtransport, bør EU-reglerne om minimumsniveauet for uddannelse af chauffører af køretøjer i vejtransport anvendes på samtlige chauffører, hvad enten de udøver deres erhverv som selvstændige erhvervsdrivende eller som lønmodtagere, for egen regning eller for tredjemands regning.
- (6) Formålet med EU-reglerne om minimumsniveauet for uddannelse af chauffører af køretøjer i vejtransport bør være at sikre, at chaufføren har de nødvendige kvalifikationer både for adgang til og for at drive erhverv som chauffør.

- (7) Kravet om grundlæggende kvalifikationer og om efteruddannelse tager navnlig sigte på at forbedre færdselssikkerheden og chaufførens sikkerhed, herunder i forbindelse med de operationer, chaufføren foretager, når køretøjet holder stille. Desuden tager en modernisering af chaufførerhvervet sigte på at gøre unge interesserede i dette erhverv, hvilket skulle bidrage til at rekruttere nye chauffører i en periode, hvor der er mangel på disse.
- (8) For at undgå, at der skabes ulige konkurrencevilkår, finder dette direktiv anvendelse på kørsel udført af såvel statsborgere i en medlemsstat som statsborgere i et tredjeland, som er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat.
- (9) For at overholde EU-rettens principper er det ønskeligt, at dette direktiv ikke finder anvendelse på chauffører af køretøjer, der anvendes til transport, som anses for at have ringe indvirkning på færdselssikkerheden, eller i tilfælde, hvor direktivets krav medfører en uforholdsmæssig økonomisk eller social byrde.

- (10) Der bør fastlægges visse undtagelser vedrørende situationer, hvor kørsel ikke er chaufførens hovedaktivitet, og hvor det ville være en uforholdsmæssig stor byrde for chaufførerne at kræve, at de opfylder kravene i dette direktiv. Generelt anses kørsel ikke for at være chaufførens hovedaktivitet, hvis den udgør mindre end 30 % af den månedlige arbejdstid.
- (11) Hvis kørslen kun forekommer sjældent, finder sted i landdistrikter og udføres af chauffører, som foretager leverancer til deres egen virksomhed, bør der gælde undtagelser, forudsat at færdselssikkerheden fortsat sikres. På grund af de forskellige betingelser i landdistrikterne i Unionen med hensyn til geografi, klima og befolkningstæthed bør medlemsstaterne have skønsbeføjelser til at bestemme, om en sådan kørsel kan betragtes som lejlighedsvis, og om en sådan fritagelse har indvirkning på trafiksikkerheden, f.eks. på grundlag af vejtypen, trafikmængden eller tilstedeværelsen af bløde trafikanter.

- (12) Da de afstande, som personer, der arbejder inden for landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder, der er undtaget fra dette direktiv, er nødt til at dække i løbet af deres arbejdsdag, kan variere inden for Unionen, bør det overlades til medlemsstaterne i deres nationale lovgivning at fastsætte de maksimalt tilladte køreafstande beregnet fra sædet for den virksomhed, som undtagelserne gælder for.
- (13) For at det kan godtgøres, at chaufføren har erhvervet de nødvendige kvalifikationer, bør medlemsstaterne udstede et kvalifikationsbevis til chaufføren for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efteruddannelse.
- (14) Medlemsstaterne bør, med henblik på at lette gennemførelsen af bestemmelserne om et grundlæggende kvalifikationskursus, kunne vælge mellem flere modeller.

- (15) For at sikre, at de chauffører, der allerede udøver deres erhverv, bevarer deres kvalifikationsniveau, bør der stilles krav om, at de regelmæssigt efteruddanner sig inden for de områder, der er væsentlige for deres erhverv.
- (16) Chauffører, som er blevet undtaget fra det grundlæggende kvalifikationskrav, bør, på trods af at de er omfattet af denne undtagelse, ikke desto mindre være forpligtet til at gennemgå efteruddannelse for at sikre, at de kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, ajourføres.
- (17) Det grundlæggende kvalifikationskursus og efteruddannelsen skal som minimum omfatte de sikkerhedsbestemmelser, der skal overholdes under kørslen, og når køretøjet holder stille. Et øget kendskab til defensiv kørsel (foregribelse af fare, hensyntagen til andre trafikanter), som desuden medfører et rationelt brændstofforbrug, bør have positive virkninger både for samfundet og for vejtransportsektoren selv.

- (18) Dette direktiv bør ikke berøre de rettigheder, der er erhvervet af chauffører, som er blevet indehavere af det for udøvelsen af chaufførerhvervet nødvendige kørekort inden den dato, der er fastsat for opnåelsen af kvalifikationsbeviset for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efteruddannelse.
- (19) Kun uddannelsescentre, som er blevet godkendt af medlemsstaternes kompetente myndigheder, bør kunne tilrettelægge uddannelseskurser med henblik på erhvervelse af grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse. For at sikre kvaliteten af sådanne godkendte uddannelsescentre bør de kompetente myndigheder fastsætte fælles godkendelseskriterier, herunder et krav om velfunderet faglig kompetence.
- (20) Ikke blot medlemsstaternes kompetente myndigheder, men også ethvert af dem udpeget organ bør kunne forestå de eksamener, der er fastsat med henblik på det grundlæggende kvalifikationskursus og efteruddannelsen. Under hensyntagen til den betydning, dette direktiv har for færdselssikkerheden og for lige konkurrencevilkår, bør medlemsstaternes kompetente myndigheder føre kontrol med disse eksamener.

- (21) Medlemsstaterne bør pålægge chaufførerne at gennemføre den første efteruddannelse og udstede det dertil hørende kvalifikationsbevis senest fem år enten efter datoen for udstedelsen af kvalifikationsbeviset for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efter udløbet af den frist, der er fastsat for visse chaufførers ret til at gøre deres erhvervede rettigheder gældende. Det bør ligeledes være tilladt at afkorte eller forlænge disse frister. Efter den første efteruddannelse bør chaufføren følge en efteruddannelse hvert femte år.
- (22) For at attestere, at en chauffør, der er statsborger i en medlemsstat, er indehaver af et af de kvalifikationsbeviser, der er nævnt i dette direktiv, og for at lette den gensidige anerkendelse af de forskellige kvalifikationsbeviser bør medlemsstaterne indføre den med henblik herpå fastsatte harmoniserede EU-kode samt dennes udløbsdato enten i kørekortet eller i det chaufføruddannelsesbevis, som medlemsstaterne skal anerkende gensidigt, og som er udfærdiget efter standardmodellen afbildet i dette direktivs bilag II. Dette bevis bør opfylde de samme sikkerhedskrav som kørekortet i betragtning af den betydning for færdselssikkerheden og for lige konkurrencevilkår, de til beviset knyttede rettigheder har.

- (23) Medlemsstaterne bør i samarbejde med Kommissionen elektronisk udveksle oplysninger om kvalifikationsbeviser. De bør udvikle den nødvendige elektroniske platform under hensyntagen til en cost-benefit-analyse fra Kommissionen, herunder muligheden for at udvide EU-kørekortnetværket, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF¹. Blandt andre fordele vil det gøre det muligt for medlemsstaterne at få let adgang til oplysninger om afsluttet uddannelse, som ikke er dokumenteret på chaufførens kørekort. Det er vigtigt, at medlemsstaterne og Kommissionen bestræber sig på at videreudvikle den funktion med henblik på realtidsadgang under vejkontroller.
- (24) Under hensyntagen til udviklingen inden for uddannelse og undervisning samt for at forbedre det bidrag, som dette direktiv yder til trafiksikkerheden og relevansen af uddannelse af chauffører, bør emner vedrørende trafiksikkerhed behandles i uddannelseskurserne, såsom genkendelse af farer, beskyttelse af sårbare trafikanter, navnlig fodgængere, cyklister og personer med nedsat mobilitet, brændstoffeffektiv kørsel, kørsel i ekstreme vejrforhold og udførelse af særtransporter. I den forbindelse bør kurserne også vedrøre intelligente transportsystemer, og de bør udvikle sig med henblik på at holde trit med den teknologiske udvikling.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

- (25) Medlemsstaterne bør have en klar mulighed for at forbedre og modernisere deres uddannelsespraksis ved hjælp af værktøjer inden for informations- og kommunikationsteknologi (IKT), såsom e-læring og kombineret læring, for en del af uddannelsen, samtidig med at uddannelsens kvalitet sikres. I forbindelse med forbedringen og moderniseringen af uddannelsespraksis inden for IKT er det vigtigt at tage hensyn til, at nogle specifikke emner kræver praktisk uddannelse og ikke kan håndteres effektivt med sådanne læringsværktøjer, som f.eks. montering af snekæder eller sikring af last eller andre elementer, hvor den praktiske side er vigtig. Den praktiske uddannelse kan, men skal ikke nødvendigvis, bestå af kørsel. En betydelig del af den uddannelse, der kræves i henhold til dette direktiv, bør gennemføres på et godkendt uddannelsescenter.
- (26) For at sikre sammenhæng mellem de forskellige former for uddannelse, der kræves i henhold til EU-retten, bør medlemsstaterne have mulighed for at kombinere forskellige typer af relevant uddannelse; f.eks. bør det være muligt for dem at kombinere uddannelse i transport af farligt gods, i handicapbevidstgørelse eller i dyretransport med den uddannelse, som fremgår af dette direktiv.

- (27) For at forebygge at forskelle i medlemsstaternes praksis vanskeliggør gensidig anerkendelse og begrænser chaufførers ret til at gennemgå efteruddannelse i den medlemsstat, hvor de arbejder, bør medlemsstaternes myndigheder, hvis gennemført uddannelse ikke kan angives på kørekortet, forpligtes til at udstede chaufføruddannelsesbeviset i den form, der foreskrives i standardmodellen afbildet i dette direktivs bilag II, hvilket vil sikre gensidig anerkendelse for alle chauffører, som opfylder kravene i dette direktiv.
- (28) Anvendelsen af førerattester for chauffører fra tredjelande som dokumentation for overholdelse af uddannelseskravene kunne udgøre en hindring for chaufførerne, hvis transportvirksomhederne returnerer attesten til de udstedende myndigheder, navnlig hvis de pågældende chauffører ønsker at tage arbejde i en anden medlemsstat. For at undgå situationer, hvor chauffører under sådanne omstændigheder er nødt til at gentage deres uddannelse, når de tager nyt arbejde, bør medlemsstaterne tilskyndes til at samarbejde og udveksle oplysninger om chaufførers kvalifikationer.

- (29) For de chauffører, som er omfattet af dette direktiv, og som er statsborgere i et tredjeland, bør der fastsættes særlige attesteringsbestemmelser.

(30) For at tilpasse dette direktiv til den videnskabelige og tekniske udvikling bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår at foretage ændringer af dette direktivs bilag I og II. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (31) Målet med dette direktiv, nemlig at fastsætte en EU-dækkende standard for grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af den grænseoverskridende karakter af vejtransport og de emner, som dette direktiv skal tage hånd om, bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (32) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse i national ret og datoerne for anvendelse af direktiverne, angivet i bilag IV, del B —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1
Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på kørsel udført af:

- a) statsborgerne i en medlemsstat og
- b) tredjelandstatsborgere, der er ansat i eller benyttes af en virksomhed, der er etableret i en medlemsstat

(i det følgende benævnt »chauffører«) og som udfører vejtransport inden for Unionen på veje, der er åbne for offentlig adgang, med:

- køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne C1, C1 + E, C eller C + E, som defineret i direktiv 2006/126/EF, eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent
- køretøjer, hvortil der kræves et kørekort til en af kategorierne D1, D1 + E, D eller D + E, som defineret i direktiv 2006/126/EF, eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent.

I dette direktiv læses henvisninger til kategorier af kørekort med et plustegn (»+«) i overensstemmelse med sammenligningstabellen i dette direktivs bilag III.

Artikel 2
Undtagelser

1. Dette direktiv gælder ikke for chauffører af køretøjer:
 - a) hvis højest tilladte hastighed ikke overstiger 45 km/t
 - b) der benyttes af de væbnede styrker, civilbeskyttelsestjenesten, brandvæsenet, ordensmagten og tjenester for akut ambulancekørsel eller er under disse tjenesters kontrol, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner
 - c) der prøvekøres på veje med henblik på teknisk udvikling, reparation eller vedligeholdelse, eller chauffører af nye eller ombyggede køretøjer, som endnu ikke er taget i brug
 - d) hvortil der kræves et kørekort af kategori D eller D1, og som køres uden passagerer af vedligeholdelsespersonalet til eller fra et vedligeholdelsescenter beliggende i nærheden af den nærmeste vedligeholdelsesbase, der anvendes af transportøren, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet

- e) der anvendes i nødsituationer eller benyttes til redningsopgaver, herunder køretøjer, der anvendes til ikkekommerciel transport af nødhjælp
- f) der benyttes til køretimer eller køreprøver med henblik på en person, der ønsker opnåelse af et kørekort eller et kvalifikationsbevis i overensstemmelse med artikel 6 og artikel 8, stk. 1, forudsat at de ikke anvendes til erhvervmæssig godstransport eller personbefordring
- g) der benyttes til ikkeerhvervmæssig personbefordring og varetransport
- h) der benyttes til transport af materiel, udstyr eller maskiner, som skal anvendes under udøvelsen af chaufførens erhverv, forudsat at kørslen af køretøjerne ikke er chaufførens hovedaktivitet.

Med henblik på første afsnits litra f) finder dette direktiv ikke anvendelse på nogen person, som ønsker at opnå et kørekort eller et kvalifikationsbevis i overensstemmelse med artikel 6 og artikel 8, stk. 1, hvis denne person gennemgår yderligere køreundervisning som led i arbejdspladsbaseret læring, forudsat at den pågældende person ledsages af en anden person, som har kvalifikationsbevis til eller er kørelærer for den køretøjskategori, der anvendes til det formål, der er fastsat i nævnte litra.

2. Dette direktiv finder ikke anvendelse, hvis alle følgende betingelser er opfyldt:
- a) chaufførerne af køretøjer kører i landdistrikter for at forsyne deres egen virksomhed;
 - b) chaufførerne tilbyder ikke transportydelser;
 - c) medlemsstaterne finder, at transporten er lejlighedsvis og ikke påvirker trafiksikkerheden.
3. Dette direktiv finder ikke anvendelse på chauffører af køretøjer, som landbrugs-, gartneri-, skovbrugs-, opdræts- og fiskerivirksomheder anvender eller lejer uden fører til transport af varer som led i deres egen erhvervsmæssige virksomhed, undtagen hvis kørslen er en del af chaufførens hovedaktivitet eller overstiger en vis afstand, der er fastsat i national ret, fra sædet for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet.

Artikel 3

Kvalifikationer og uddannelse

1. Kørsel som omhandlet i artikel 1 er underlagt krav om grundlæggende kvalifikationer og pligt til efteruddannelse. Med henblik herpå fastsætter medlemsstaterne:

a) En ordning for grundlæggende kvalifikationer

Medlemsstaterne vælger mellem følgende to muligheder:

i) En ordning, der omfatter både deltagelse i undervisning og en prøve

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 2, punkt 2.1, indebærer denne form for grundlæggende kvalifikationer obligatorisk deltagelse i undervisning af en vis varighed. Undervisningen afsluttes med en prøve. Hvis prøven består, attesteres kvalifikationen af et kvalifikationsbevis som fastsat i artikel 6, stk. 1, litra a).

ii) En ordning, der kun omfatter prøver

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 2, punkt 2.2, indebærer denne form for grundlæggende kvalifikationer ikke obligatorisk deltagelse i undervisning, men udelukkende teoretiske og praktiske prøver. Hvis prøverne består, attesteres kvalifikationen af et kvalifikationsbevis som fastsat i artikel 6, stk. 1, litra b).

En medlemsstat kan imidlertid godkende en chauffør til kørsel på sit område, inden der er udstedt et kvalifikationsbevis, i en periode på højst tre år, i løbet af hvilken chaufføren deltager i en national erhvervsuddannelse på mindst seks måneder.

I forbindelse med denne erhvervsuddannelse kan de prøver, der er omhandlet i nr. litra i) og ii), afholdes i etaper

b) En efteruddannelsesordning

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 4, indebærer efteruddannelsen obligatorisk deltagelse i undervisning. Efteruddannelsen attesteres af et kvalifikationsbevis som fastsat i artikel 8, stk. 1.

2. Medlemsstaterne kan ligeledes fastlægge en ordning med et intensivt grundlæggende kvalifikationskursus for at give chaufføren mulighed for at køre i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), og litra b), samt artikel 5, stk. 3, litra a), nr. i), og litra b).

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 3, indebærer det intensive grundlæggende kvalifikationskursus obligatorisk deltagelse i undervisning. Det afsluttes med en prøve. Hvis prøven består, attesteres kvalifikationen af et kvalifikationsbevis som fastsat i artikel 6, stk. 2.

3. Medlemsstaterne kan fritage en chauffør, som har opnået den attest for faglige kvalifikationer, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009¹, for de prøver, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, litra a), nr. i) og ii), og stk. 2, i de emner, der dækkes af den prøve, der er fastlagt inden for rammerne af nævnte forordning, og, hvor det er relevant, for deltagelse i den del af undervisningen, der vedrører disse emner.

Artikel 4

Erhvervede rettigheder

Følgende chauffører er fritaget for pligten til at følge et grundlæggende kvalifikationskursus:

- a) indehavere af et kørekort til en af kategorierne D1, D1 + E, D eller D + E eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent, udstedt senest den 9. september 2008
- b) indehavere af et kørekort til en af kategorierne C1, C1 + E, C eller C + E eller et kørekort, der er anerkendt som ækvivalent, udstedt senest den 9. september 2009.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler om betingelser for udøvelse af vejtransporterhvervet og om ophævelse af Rådets direktiv 96/26/EF (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 51).

Artikel 5
Grundlæggende kvalifikationer

1. Det er ikke nødvendigt at være indehaver af det pågældende kørekort for at få adgang til et grundlæggende kvalifikationskursus.
2. Chauffører af køretøjer beregnet til godstransport kan
 - a) fra det fyldte 18. år:
 - i) føre køretøjer af kørekortkategori C og C + E, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1
 - ii) føre køretøjer af kørekortkategori C1 og C1 + E, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 2
 - b) fra det fyldte 21. år føre køretøjer af kørekortkategori C og C + E, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 2.
3. Chauffører af køretøjer beregnet til personbefordring kan

a) fra det fyldte 21. år:

- i) føre køretøjer af kørekortkategori D og D + E ved rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km, samt køretøjer af kørekortkategori D1 og D1 + E, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 2.

En medlemsstat kan give chauffører af køretøjer i en af disse kategorier tilladelse til på sit område at føre sådanne køretøjer fra det fyldte 18. år, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1

- ii) føre køretøjer af kørekortkategori D og D + E, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1.

En medlemsstat kan give chauffører af et køretøj i en af disse kategorier tilladelse til på sit område at føre køretøjer fra det fyldte 20. år, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 1. Denne aldersgrænse kan nedsættes til 18 år, når køretøjet ikke medfører passagerer

- b) fra det fyldte 23. år føre køretøjer af kørekortkategori D og D + E, forudsat at de er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, stk. 2.

4. Med forbehold af aldersgrænserne i denne artikels stk. 2 er chauffører, der udfører godstransport, og som har opnået et kvalifikationsbevis som fastlagt i artikel 6 for en af de i nærværende artikels stk. 2 fastsatte kategorier af køretøjer, fritaget for at opnå et sådant kvalifikationsbevis for enhver af de øvrige kategorier af køretøjer, der er omhandlet i nævnte stykke.

Disse bestemmelser gælder på de samme vilkår for chauffører, der udfører personbefordring, for de kategorier af køretøjer, der er omhandlet i stk. 3.

5. Chauffører, der udfører godstransport, og som udvider eller ændrer deres aktiviteter for at udføre personbefordring eller omvendt, og som er indehavere af et kvalifikationsbevis som fastlagt i artikel 6, skal ikke gentage de dele, der er fælles for de grundlæggende kvalifikationskurser, men kun de dele, der er specifikke for de nye kvalifikationer.

Artikel 6

Kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus

1. Et kvalifikationsbevis kan udstedes for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus i følgende tilfælde:

- a) Kvalifikationsbevis udstedt på grundlag af deltagelse i undervisning og en prøve

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. i), kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, følger undervisningen i et uddannelsescenter, der er godkendt af de kompetente myndigheder i overensstemmelse med bilag I, afdeling 5 (»godkendt uddannelsescenter«). Undervisningen omfatter samtlige emner på listen i bilag I, afdeling 1. Uddannelsen afsluttes med, at chaufføren består den prøve, der er omhandlet i bilag I, afdeling 2, punkt 2.1. Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøven, som har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om de i bilag I, afdeling 1, omhandlede emner er på det niveau, der kræves af nævnte afdeling. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den består, et kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

- b) Kvalifikationsbevis udstedt på grundlag af prøver

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, består de teoretiske og praktiske prøver, der er nævnt i bilag I, afdeling 2, punkt 2.2. Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøverne, der har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om de i bilag I, afdeling 1, omhandlede emner er på det niveau, der kræves af nævnte afdeling. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøverne og udsteder, hvis de består, et kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

2. Et kvalifikationsbevis kan udstedes for gennemført intensivt grundlæggende kvalifikationskursus.

I overensstemmelse med artikel 3, stk. 2, kræver medlemsstaten, at en person, der ønsker at blive chauffør, følger undervisningen i et godkendt uddannelsescenter. Undervisningen omfatter samtlige emner på listen i bilag I, afdeling 1.

Undervisningen afsluttes med den prøve, der er fastlagt i bilag I, afdeling 3.

Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller en enhed, der er udpeget af dem, tilrettelægger prøven, der har til formål at efterprøve, at chaufførens kundskaber om de i bilag I, afdeling 1, omhandlede emner er på det niveau, der kræves af nævnte afdeling. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den består, et kvalifikationsbevis for gennemført intensivt grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

Artikel 7

Efteruddannelse

Efteruddannelsen tager sigte på at give indehaverne af et kvalifikationsbevis mulighed for at ajourføre kundskaber, som er væsentlige for deres arbejde, idet der lægges særlig vægt på færdselssikkerhed, sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen og begrænsning af den miljømæssige indvirkning af kørslen.

Denne uddannelse tilrettelægges af et godkendt uddannelsescenter i overensstemmelse med bilag I, afdeling 5. Uddannelse består af klasseundervisning, praktisk uddannelse og, hvis muligt, uddannelse ved hjælp af IKT- værktøjer eller ved brug af avancerede simulatorer. Hvis en chauffør skifter virksomhed, skal der tages hensyn til allerede gennemgået efteruddannelse.

Efteruddannelsen har til formål at uddybe og repetere nogle af emnerne på listen i bilag I, afdeling 1. Den omfatter en række forskellige emner og omfatter altid mindst ét emne om trafiksikkerhed. I uddannelsens emner skal der tages højde for udviklingen inden for den relevante lovgivning og teknologi og så vidt muligt for chaufførens særlige uddannelsesmæssige behov.

Artikel 8

Kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse

1. Efter afslutning af den i artikel 7 omtalte efteruddannelse udsteder medlemsstaternes kompetente myndigheder eller det godkendte uddannelsescenter et kvalifikationsbevis til chaufføren, der attesterer den gennemførte efteruddannelse.
2. Personer, der er indehavere af et kvalifikationsbevis som omhandlet i artikel 6, skal første gang på efteruddannelse senest fem år efter udstedelsen af dette kvalifikationsbevis.

Medlemsstaterne kan afkorte eller forlænge den frist, der er omhandlet i første afsnit, bl.a. så den falder sammen med datoen for udløbet af kørekortets gyldighedsperiode. Fristen må dog ikke være på under tre år eller over syv år.

3. Chauffører, der har gennemført den første efteruddannelse som omhandlet i stk. 2 eller i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, første afsnit, i direktiv 2003/59/EF, skal følge en efteruddannelse hvert femte år inden udløbet af gyldighedsperioden for kvalifikationsbeviset for gennemført efteruddannelse.
4. Indehavere af kvalifikationsbeviset som omhandlet i artikel 6 eller kvalifikationsbeviset som omhandlet i nærværende artikels stk. 1 samt chaufførerne omhandlet i artikel 4, som er ophørt med at udøve deres erhverv, og som ikke opfylder kravene i nærværende artikels stk. 1, 2 og 3, skal følge en efteruddannelse, inden de genoptager udøvelsen af deres erhverv.
5. Chauffører, der udfører godstransport eller passagerbefordring ad vej, og som har afsluttet en efteruddannelse for en af de kørekortkategorier, der er fastlagt i artikel 5, stk. 2 og 3, er fritaget for pligten til at følge yderligere efteruddannelse for en af de øvrige køretøjskategorier, der er fastlagt i de nævnte stykker.

Artikel 9

Uddannelsessted

Chauffører omhandlet i dette direktivs artikel 1, litra a), skal opnå de grundlæggende kvalifikationer omhandlet i dette direktivs artikel 5 i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl som defineret i artikel 12 i direktiv 2006/126/EF.

Chauffører omhandlet i artikel 1, litra b), skal opnå disse grundlæggende kvalifikationer i den medlemsstat, hvor virksomheden er etableret, eller i den medlemsstat, som har udstedt deres arbejdstilladelse.

Chauffører omhandlet i artikel 1, litra a) og b), skal følge den i artikel 7 omhandlede efteruddannelse i den medlemsstat, hvor de har deres sædvanlige bopæl, eller i den medlemsstat, hvor de arbejder.

Artikel 10

EU-kode

1. På grundlag af kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus og kvalifikationsbevis for gennemført efteruddannelse indfører medlemsstaternes kompetente myndigheder under hensyn til dette direktivs artikel 5, stk. 2 og 3, og artikel 8 den harmoniserede EU-kode 95 fastlagt i bilag I til direktiv 2006/126/EF ved siden af de tilsvarende kørekortkategorier:
 - i kørekortet, eller
 - i chaufføruddannelsesbeviset, der er udfærdiget i overensstemmelse med standardmodellen afbildet i nærværende direktivs bilag II.

Hvis de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor kvalifikationsbeviset blev udstedt, ikke kan indføre den harmoniserede EU-kode i kørekortet, udsteder de et chaufføruddannelsesbevis til chaufføren.

Chaufføruddannelsesbeviserne udstedt af medlemsstaterne anerkendes gensidigt. Ved udstedelsen af et chaufføruddannelsesbevis sikrer de kompetente myndigheder sig, at kørekortet er gyldigt til den relevante køretøjskategori.

2. Chauffører omhandlet i dette direktivs artikel 1, litra b), der udfører godstransport ad vej, skal også have tilladelse til at godtgøre, at de besidder de kvalifikationer og den uddannelse, der er omhandlet i dette direktiv, ved hjælp af den førerattest, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009¹ på betingelse af, at denne er forsynet med EU-kode 95. Med henblik på dette direktiv indfører den udstedende medlemsstat EU-kode 95 i den del af attesten, der er forbeholdt anmærkninger, hvis chaufføren opfylder de kvalifikationskrav og uddannelseskrav, der er fastsat i dette direktiv.
3. Førerattester, der ikke er forsynet med EU-kode 95, og som er udstedt før den 23. maj 2020 i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EF) nr. 1072/2009, og særlig dennes stk. 7, med henblik på at dokumentere overholdelse af uddannelseskravene i dette direktiv, skal anerkendes som dokumentation for kvalifikationer indtil deres udløbsdato.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (EUT L 300 af 14.11.2009, s. 72).

Artikel 11

Håndhævelsesnetværk

1. Af håndhævelseshensyn udveksler medlemsstaterne oplysninger om udstedte eller tilbagetrukne kvalifikationsbeviser. Til det formål skal medlemsstaterne i samarbejde med Kommissionen udvikle et elektronisk netværk eller arbejde på en udvidelse af et eksisterende netværk under hensyntagen til Kommissionens evaluering af den mest omkostningseffektive løsning.
2. Netværket kan indeholde oplysningerne i kvalifikationsbeviserne samt oplysninger vedrørende administrative procedurer vedrørende kvalifikationsbeviser.
3. Medlemsstaterne sikrer, at behandlingen af personoplysningerne udelukkende foretages med henblik på at kontrollere overholdelsen af dette direktiv, navnlig de uddannelseskraav, der er fastsat i dette direktiv, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679¹.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

4. Adgangen til netværket skal være sikret. Medlemsstaterne må kun give adgang til de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for gennemførelsen af og kontrollen med overholdelsen af dette direktiv.

Artikel 12

Tilpasning til den videnskabelige og tekniske udvikling

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 vedrørende ændringen af bilag I og II for at tilpasse dem til den videnskabelige og tekniske udvikling.

Artikel 13

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 12, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra den 26. juli 2019. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

3. Den i artikel 12 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 12 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 14
Ophævelse

Direktiv 2003/59/EF som ændret ved de retsakter, der er nævnt i bilag IV, del A, ophæves, uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til fristerne for gennemførelse i national ret og datoerne for anvendelse af direktiverne, angivet i bilag IV, del B.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag V.

Artikel 15
Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 16
Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ..., den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

MINIMUMSKRAV TIL KVALIFIKATIONER OG UDDANNELSE

AFDELING 1: EMNELISTE

De kundskaber, som skal tages i betragtning ved medlemsstaternes konstatering af chaufførens grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse, skal som minimum omfatte de emner, der er opført på denne liste. Personer, der ønsker at blive chauffører, skal opnå et sådant niveau af kundskaber og praktiske færdigheder, som er nødvendigt, for at de på sikker vis kan føre et køretøj af den relevante kørekortskategori.

Minimumsniveauet for kundskaberne skal mindst være sammenlignelige med niveau 2 i den europæiske referenceramme for kvalifikationer, jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets henstilling af 23. april 2008¹.

1. Videreuddannelse i rationel kørsel baseret på sikkerhedsregler

Alle kørekort

- 1.1. Mål: at kende de karakteristiske egenskaber ved kraftoverføring for at kunne optimere brugen heraf

Motorers drejningsmoment, effektkurver og brændstofforbrugskurver, optimalt køreområde på omdrejningstælleren samt diagrammer for gearenes overlappning.

- 1.2. Mål: at kende sikkerhedsanordningernes karakteristiske egenskaber og funktioner med henblik på at beherske køretøjet, mindske slid og forebygge fejl

Grænser for brug af bremses og retarder, kombineret brug af bremses og retarder, bedste valg af hastighed og gear, brug af køretøjets inertie, brug af forskellige metoder til at nedsætte hastigheden og til bremsning ved kørsel ned ad bakke samt reaktion ved funktionssvigt, brug af elektroniske og mekaniske anordninger såsom elektronisk stabilitetsprogram (ESP), avanceret nødbremsesystem (AEBS), antiblokeringsystem

¹ Europa-Parlamentets og Rådets henstilling af 23. april 2008 om etablering af den europæiske referenceramme for kvalifikationer for livslang læring (EUT C 111 af 6.5.2008, s. 1).

(ABS), trækraftkontrollsystemer (TCS), overvågningssystemer i køretøjet (IVMS) og andre, som er godkendt til brug, fører støtte eller automatiske anordninger.

1.3. Mål: at kunne optimere brændstofforbruget

Optimering af brændstofforbruget ved anvendelse af, hvad der er lært under punkt 1.1 og 1.2, betydningen af at kunne forudse trafikken, passende afstand til andre køretøjer og brug af køretøjets fremdrift, stabil hastighed, smidig kørsel og passende dæktryk samt kendskab til intelligente transportsystemer, der forbedrer effektiv kørsel og bistår med ruteplanlægning.

1.4. Mål: evne til at forudse, vurdere og tilpasse sig risici i trafikken

At være klar over og tilpasse sig forskellige vej-, trafik- og vejrforhold og at forudse kommende begivenheder; at forstå, hvordan man skal forberede og planlægge en tur under unormale vejrforhold; at have kendskab til brugen af sikkerhedsudstyr og forstå, når en tur må udsættes eller aflyses på grund af ekstreme vejrforhold; at tilpasse sig trafikrisici, herunder farlig adfærd i trafikken eller distraheret kørsel (gennem anvendelse af elektronisk udstyr, at spise, drikke, osv.); at genkende og tilpasse sig farlige situationer og være i stand til at håndtere stress, der er afledt heraf, navnlig med hensyn til køretøjernes størrelse og vægt samt til sårbare trafikanter såsom fodgængere, cyklister og tohjulede motoriserede køretøjer.

At identificere mulige farlige situationer og korrekt fortolke, hvordan de kan blive til situationer, hvor sammenstød ikke længere kan undgås, og vælge og foretage handlinger, der øger sikkerhedsmargenen i en sådan grad, at et sammenstød stadig kan undgås i tilfælde, hvor mulige farlige situationer opstår.

Kørekort til kategori C, C + E, CI og CI + E

1.5. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet

Kræfter, der påvirker køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, brug af automatiske transmissionssystemer, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, beregning af lastrummets størrelse, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt, emballagetyper og paller.

Hovedkategorier af gods, der kræver surring, sikrings- og surringsteknikker, brug af surringsremme, kontrol af surringsanordningerne, brug af udstyr til godshåndtering samt brug af presenning.

Kørekort til kategori D, D + E, D1 og D1 + E

1.6. Mål: at kunne varetage passagerernes sikkerhed og komfort

Justering af langsgående og sidelæns bevægelser, fælles brug af vejnettet, placering på kørebanen, smidig opbremsning, overhæng, brug af særlige infrastrukturer (offentlige arealer, særlige kørebaner), løsning af konflikter mellem sikker kørsel og andre af chaufførens funktioner, kontakt med passagerer samt særlige forhold ved befordring af visse typer passagerer (personer med handicap, børn).

1.7. Mål: at kunne stå for lastning af et køretøj under overholdelse af sikkerhedsforskrifterne og den korrekte brug af køretøjet

Kræfter, der påvirker køretøjet under kørsel, brug af forskellige gear alt efter køretøjets belæsningsstilstand og vejens længdeprofil, brug af automatiske transmissionssystemer, beregning af køretøjets eller vogntogets nyttelast, placering af godset, følgerne af for stort akseltryk, køretøjets stabilitet og tyngdepunkt.

2. Anvendelse af reglerne

Alle kørekort

2.1. Mål: at kende vejtransportens sociale kontekst og regler

Specifikke arbejdstidsregler for transport; Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006¹ og (EU) nr. 165/2014² og deres principper, anvendelse og konsekvenser; sanktioner for mangelfuld, ukorrekt eller svigagtig brug af fartskriver; kendskab til

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT L 102 af 11.4.2006, s. 1).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT L 60 af 28.2.2014, s. 1).

vejtransportens sociale kontekst: chaufførernes rettigheder og pligter med hensyn til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse.

Kørekort til kategori C, C + E, CI og CI + E

2.2. Mål: at kende reglerne på godstransportområdet

Transporttilladelser, dokumenter, der skal medbringes i køretøjet, kørselsforbud på bestemte veje, vejafgifter, forpligtelser i henhold til standardkontrakter for godstransport, udfærdigelse af transportdokumenter, internationale transporttilladelser, forpligtelser i henhold til konventionen om fragtaftaler ved international godsbeholdning ad landevej, udfærdigelse af internationalt fragtbrev, krydsning af landegrænser, speditører samt særlige ledsagedokumenter til gods.

Kørekort til kategori D, D + E, DI og DI + E

2.3. Mål: at kende reglerne for passagerbefordring

Transport af særlige grupper, sikkerhedsudstyr om bord på bussen, sikkerhedsseler og lastning af køretøjet.

3. Sundhed, færdselssikkerhed og miljø sikkerhed, service og logistik

Alle kørekort

3.1. Mål: at være opmærksom på farer i trafikken og arbejdsulykker

Arbejdsulykkestyper på transportområdet, statistikker for færdselsulykker, indblanding af store køretøjer samt menneskelige, materielle og økonomiske følger.

3.2. Mål: at kunne forebygge kriminalitet og menneskesmugling

Generel information, følger for chaufføren, forebyggende foranstaltninger, checkliste samt lovgivning om transportvirksomhedens ansvar.

3.3. Mål: at kunne forebygge fysiske risici

Ergonomi: farlige bevægelser og stillinger, fysisk kondition, øvelser i håndtering af gods samt personlige værnemidler.

3.4. Mål: at være bevidst om betydningen af fysisk og psykisk egnethed

Principperne om sunde og afbalancerede spisevaner, virkninger af alkohol, medicin og andre stoffer, der kan ændre adfærden, symptomer på træthed og stress og disses årsager og virkninger samt den grundlæggende betydning af skift mellem arbejde og hvile.

3.5. Mål: at kunne vurdere nødsituationer

Adfærd i nødsituationer: vurdere situationen, undgå forværring af en ulykke, tilkalde hjælp, hjælpe tilskadekomne og yde førstehjælp, reaktion ved brand, evakuering af personer i tunge erhvervskøretøjer og buspassagerer, sørge for alle passagerers sikkerhed, reaktion i tilfælde af aggression, grundprincipperne for udfyldelse af fælles skadeanmeldelse.

3.6. Mål: at kunne tilpasse sin optræden på en måde, der bidrager til at højne virksomhedens image

Chaufførens optræden og image: betydningen for virksomheden af kvaliteten af den ydelse, chaufføren leverer, chaufførens forskellige roller, forskellige personer, som chaufføren kommer i kontakt med, vedligeholdelse af køretøjet, tilrettelæggelse af arbejdet, kommercielle og finansielle følger af tvister.

Kørekort til kategori C, C + E, C1 og C1 + E

3.7. Mål: at kende vejgodstransportens økonomiske kontekst og markedsorganisationen

Vejtransport i forhold til andre transportmåder (konkurrence, speditører), forskellige vejtransportaktiviteter (transport for tredjemands regning, egen virksomhed, transportrelaterede aktiviteter), hovedtyper af transportvirksomheder og transportrelaterede aktiviteter og deres organisation, specialisering inden for transport (tank, kontrolleret temperatur, farligt gods, dyretransport mv.) samt sektorens udvikling (diversificering af ydelser, kombination af bane og vej, underentreprise mv.).

Kørekort til kategori D, D + E, D1 og D1 + E

3.8. Mål: at kende den økonomiske kontekst for personbefordring ad vej og markedsorganisationen

Personbefordring ad vej i forhold til andre personbefordringsmåder (tog, personbiler), forskellige aktiviteter inden for personbefordring ad vej, handicapbevidstgørelse,

grænsepassage (international befordring) samt hovedtyper af virksomheder, der udfører personbefordring ad vej.

AFDELING 2: OBLIGATORISKE GRUNDLÆGGENDE KVALIFIKATIONER, JF. ARTIKEL 3, STK. 1, LITRA A)

2.1. En ordning med både deltagelse i undervisning og en prøve.

Det grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i afdeling 1. Dette grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 280 timer.

Hver person, der ønsker at blive chauffør, skal have mindst 20 individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøve køretøjer i direktiv 2006/126/EF.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver person, der ønsker at blive chauffør, kan få højst 8 af de 20 individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel baseret på sikkerhedsregler kan bedømmes, herunder navnlig vedkommendes beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand, samt hvordan denne tilstand ændrer sig under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet og evnen til at optimere brændstofforbruget.

Medlemsstaterne kan tillade, at dele af uddannelsen udbydes af det godkendte uddannelsescenter ved hjælp af IKT-redskaber såsom e-læring, men det skal i denne forbindelse sikres, at uddannelsens kvalitet og effektivitet opretholdes, idet der udvælges de emner, der er mest velegnede til anvendelse af IKT-redskaber. Medlemsstaterne skal navnlig stille krav om pålidelig brugeridentifikation og passende kontrolforanstaltninger. Medlemsstaterne kan medregne særlige uddannelseskrav i anden EU-lovgivning som en del af uddannelsen. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, uddannelse som krævet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF¹ for transport af farligt gods, handicapbevidstgørende uddannelse i henhold til Europa-Parlamentets og

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

Rådets forordning (EU) nr. 181/2011¹ og uddannelse i dyretransport i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1/2005².

For de chauffører, der er omhandlet i artikel 5, stk. 5, er varigheden af det grundlæggende kvalifikationskursus på 70 timer, heraf 5 individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1.

2.2. En ordning med kun prøver

Medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, tilrettelægger teoretiske og praktiske prøver som omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra a), nr. ii), for at efterprøve, om chaufførerne har de nødvendige kundskaber, der kræves af afdeling 1, med hensyn til samtlige mål og emner listet deri.

a) Den teoretiske prøve består af mindst to delprøver:

- i) spørgsmål, herunder multiple choice-spørgsmål, eller spørgsmål, der skal besvares direkte, eller en kombination af begge
- ii) case studies.

Den teoretiske prøve skal mindst strække sig over fire timer.

b) Den praktiske prøve består af to delprøver:

- i) en køreprøve, hvis formål er at bedømme evnen til rationel kørsel baseret på sikkerhedsregler. Denne prøve foretages om muligt på veje uden for bymæssig bebyggelse, gennemkørselsveje og motorveje (eller lignende) samt på alle former for kørselsveje i byer, som skal repræsentere de forskellige typer vanskeligheder, som en chauffør kan forventes at komme ud for. Prøven skal helst afvikles under forskellige

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 181/2011 af 16. februar 2011 om buspassagerers rettigheder og om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 1).

² Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 af 22. december 2004 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter og om ændring af direktiv 64/432/EØF og 93/119/EF og forordning (EF) nr. 1255/97 (EUT L 3 af 5.1.2005, s. 1).

grader af trafikthed. Under kørslen skal tiden udnyttes bedst muligt til at bedømme chaufføren i alle de typer kørselsområder, som han kan forventes at komme ud for.

Prøven skal mindst vare 90 minutter

- ii) en praktisk prøve, som mindst skal vedrøre punkt 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 og 3.5.

Prøven skal mindst vare 30 minutter.

De køretøjer, der anvendes ved de praktiske prøver, skal mindst opfylde kravene til prøve køretøjer i direktiv 2006/126/EF.

Den praktiske prøve kan suppleres med en tredje delprøve, som afholdes på et særligt område eller i en avanceret simulator for at bedømme chaufførens evne til rationel kørsel baseret på sikkerhedsregler, herunder navnlig vedkommendes beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand, samt hvordan denne tilstand ændrer sig under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet.

Varigheden af denne ikkeobligatoriske delprøve er ikke fastsat. Hvis chaufføren består denne delprøve, kan dens varighed trækkes fra de 90 minutter, som er afsat til delprøven i nr. i), dog således at der ikke fratrækkes mere end 30 minutter.

For de chauffører, der er omhandlet i artikel 5, stk. 5, handler den teoretiske prøve udelukkende om de emner i afdeling 1, der vedrører de køretøjer, som det nye grundlæggende kvalifikationskursus tager sigte på. Disse chauffører skal dog aflægge hele den praktiske prøve.

AFDELING 3: INTENSIVT GRUNDLÆGGENDE KVALIFIKATIONSKURSUS, JF. ARTIKEL 3, STK. 2

Det intensive grundlæggende kvalifikationskursus omfatter undervisning i samtlige emner på listen i afdeling 1. Dette intensive grundlæggende kvalifikationskursus har en varighed på 140 timer.

Hver person, der ønsker at blive chauffør, skal have mindst 10 individuelle køretimer i et køretøj af den pågældende kategori, som mindst opfylder kravene til prøve køretøjer i direktiv 2006/126/EF.

I ovennævnte individuelle køreundervisning ledsages den person, der ønsker at blive chauffør, af en lærer ved et godkendt uddannelsescenter. Hver person, der ønsker at blive chauffør, kan få højst 4 af de 10 individuelle køretimer på et særligt område eller i en avanceret simulator, hvor chaufførens evne til rationel kørsel baseret på sikkerhedsregler kan bedømmes, herunder navnlig

vedkommendes beherskelse af køretøjet på veje i forskelligartet tilstand, samt hvordan denne tilstand ændrer sig på under forskellige vejrforhold og på forskellige tidspunkter af døgnet, samt evnen til at optimere brændstofforbruget.

Bestemmelserne i punkt 2.1, fjerde afsnit, finder også anvendelse på de fremskyndede grundlæggende kvalifikationer.

For de chauffører, der er omhandlet i artikel 5, stk. 5, er varigheden af det intensive grundlæggende kvalifikationskursus på 35 timer, heraf 2,5 individuelle køretimer.

Ved uddannelsens afslutning underkaster medlemsstaternes kompetente myndigheder eller den enhed, som de har udpeget, chaufføren en skriftlig eller mundtlig prøve. Prøven omfatter mindst et spørgsmål for hvert mål på listen over emner i afdeling 1.

AFDELING 4: OBLIGATORISK EFTERUDDANNELSE, JF. ARTIKEL 3, STK. 1, LITRA B)

Der tilrettelægges obligatoriske efteruddannelseskurser på et godkendt uddannelsescenter. De har en varighed på 35 timer hvert femte år og afholdes over perioder på mindst 7 timer, som kan fordeles på to på hinanden følgende dage. Hvis der anvendes e-læring, skal det godkendte uddannelsescenter sikre, at kvaliteten af uddannelsen opretholdes, herunder ved at vælge de emner, hvor der mest effektivt kan anvendes IKT-værktøjer. Medlemsstaterne stiller navnlig krav om pålidelig brugeridentifikation og passende kontrolforanstaltninger. Undervisningen med e-læring må højst vare i 12 timer. Mindst et af kurserne skal omfatte et trafiksikkerhedsrelateret emne. I uddannelsens emner skal der tages højde for specifikke uddannelsesmæssige behov i forhold til de transportaktiviteter, som chaufføren udfører, og den relevante retlige og teknologiske udvikling, og der tages i videst muligt omfang hensyn til chaufførens særlige uddannelsesmæssige behov. De 35 timer skal dække en række forskellige emner, herunder gentagelse af undervisningsindholdet, hvis det viser sig, at chaufføren har behov for særlig pædagogisk bistand.

Medlemsstaterne kan overveje at medregne afsluttet specifik uddannelse, som kræves i henhold til anden EU-lovgivning, af en varighed på indtil en af de foreskrevne syvtimersperioder. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, uddannelse som krævet i direktiv 2008/68/EF for transport af farligt gods, uddannelse i dyretransport i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 1/2005 og for personbefordring handicapbevidstgørende uddannelse i henhold til forordning (EU) nr. 181/2011. Medlemsstaterne kan dog beslutte, at afsluttet specifik uddannelse som krævet i direktiv 2008/68/EF for transport af farligt gods kan tælle som to af syvtimersperioderne, forudsat at denne er den eneste anden uddannelse, der tages i betragtning i efteruddannelsen.

AFDELING 5: GODKENDELSE AF DE GRUNDLÆGGENDE KVALIFIKATIONSKURSER OG AF EFTERUDDANNELSEN

5.1. De uddannelsescentre, som er involveret i de grundlæggende kvalifikationskurser og efteruddannelsen, godkendes af medlemsstaternes kompetente myndigheder. Godkendelse kan kun meddeles efter skriftlig ansøgning. Ansøgningen skal vedlægges dokumenter med følgende oplysninger:

5.1.1. Et passende kvalifikations- og uddannelsesprogram med angivelse af, hvilke fag der undervises i, en undervisningsplan og hvilke undervisningsmetoder der vil blive anvendt.

5.1.2. Undervisernes kvalifikationer og kompetenceområder.

5.1.3. Oplysninger om undervisningslokaler, undervisningsmaterialer, udstyr til praktikdelen og køretøjspark.

5.1.4. Betingelser for deltagelse i undervisningen (antal deltagere).

5.2. Den kompetente myndighed meddeler skriftligt sin godkendelse på følgende vilkår:

5.2.1. Uddannelsen skal gennemføres i overensstemmelse med de dokumenter, der er vedlagt ansøgningen.

5.2.2. Den kompetente myndighed skal kunne udsende dertil bemyndigede personer til at overvære undervisningen og føre tilsyn med de godkendte centre med særligt henblik på deres arbejdsmetoder og afvikling af undervisning og prøver.

5.2.3. Godkendelsen skal kunne inddrages varigt eller midlertidigt, hvis betingelserne ikke opfyldes.

Det godkendte uddannelsescenter skal garantere, at underviserne har indgående kendskab til den seneste udvikling i regler og uddannelseskraav. Underviserne skal som led i en specifik udvælgelsesprocedure dokumentere, at de er i besiddelse af både fagkundskaber og pædagogisk viden. Med hensyn til den praktiske del af uddannelsen skal underviserne dokumentere, at de har erfaring som erhvervschauffører eller tilsvarende kørselserfaring, f.eks. som kørelærer til tunge erhvervskøretøjer.

Undervisningsprogrammet skal udformes som anført i godkendelsen og skal omfatte

emnerne på listen i afdeling 1.

BILAG II

BESTEMMELSER VEDRØRENDE EU-MODELLEN FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS

1. DE FYSISKE EGENSKABER VED CHAUFFØRUDDANNELSESBEVISET

De fysiske egenskaber ved chaufføruddannelsesbeviset skal være i overensstemmelse med ISO-standard 7810 og 7816-1.

Metoderne for at verificere de fysiske egenskaber ved chaufføruddannelsesbeviset med henblik på at sikre overensstemmelse med internationale standarder skal være i overensstemmelse med ISO-standard 10373.

2. OPLYSNINGER PÅ CHAUFFØRUDDANNELSESBEVISET

Chaufføruddannelsesbeviset skal have to sider.

Forsiden skal indeholde:

- a) betegnelsen »chaufføruddannelsesbevis« trykt med store bogstaver på den udstedende medlemsstats officielle sprog
- b) navnet på den udstedende medlemsstat (valgfrit)
- c) den udstedende medlemsstats nationalitetsbetegnelse trykt i negativ i et blått rektangel og omgivet af tolv 12 stjerner; nationalitetsbetegnelserne er følgende:

B	:	Belgien
BG	:	Bulgarien
CZ	:	Tjekkiet
DK	:	Danmark
D	:	Tyskland

EST	:	Estland
IRL	:	Irland
GR	:	Grækenland
E	:	Spanien
F	:	Frankrig
HR	:	Kroatien
I	:	Italien
CY	:	Cypern
LV	:	Letland
LT	:	Litauen
L	:	Luxembourg
H	:	Ungarn
M	:	Malta
NL	:	Nederlandene
A	:	Østrig
PL	:	Polen
P	:	Portugal
RO	:	Rumænien
SLO	:	Slovenien
SK	:	Slovakiet
FIN	:	Finland

S	:	Sverige
---	---	---------

- d) chaufføruddannelsesbevisets specifikke oplysninger nummereret således
1. indehaverens efternavn
 2. indehaverens fornavn(e)
 3. indehaverens fødselsdato og fødested
 4.
 - a) udstedelsesdato
 - b) udløbsdato
 - c) angivelse af den udstedende myndighed (kan trykkes på bagsiden)
 - d) et andet nummer end kørekortsnummeret, der tjener administrative hensyn (valgfrit)
 5.
 - a) kørekortets nummer
 - b) chaufføruddannelsesbevisets løbenummer
 6. foto af indehaveren
 7. indehaverens underskrift
 8. indehaverens bopæl eller postadresse (valgfrit)
 9. kategorier af køretøjer, for hvilke chaufføren opfylder kravene til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse
- e) betegnelsen »EU-model« på den udstedende medlemsstats sprog og betegnelsen »chaufføruddannelsesbevis« på Unionens øvrige officielle sprog trykt i blå på en sådan måde, at det udgør chaufføruddannelsesbevisets baggrund:

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče
chaufføruddannelsesbevis
Fahrerqualifizierungsnachweis
juhi pädevustunnistus
δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
driver qualification card
carte de qualification de conducteur
cárta cáilíochta tiománaí
kvalifikacijska kartica vozača
carta di qualificazione del conducente
vadītāja kvalifikācijas apliecība
vairuotojo kvalifikacinė kortelė
gépjarművezetői képesítési igazolvány
karta ta' kwalifika tas-sewwieq
kwalificatiekaart bestuurder
karta kwalifikacji kierowcy
carta de qualificação de motorista
cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto
kvalifikačná karta vodiča
kartica o usposobljenosti voznika
kuljettajan ammattipätevyyskortti
yrkeskompetensbevis för förare

f) farveangivelse:

- blå: Pantone Reflex blue
- gul: Pantone yellow

Bagsiden skal indeholde:

- a) 9. kategorier af køretøjer, for hvilke chaufføren opfylder kravene til grundlæggende kvalifikationer og efteruddannelse
10. den harmoniserede EU-kode 95, der er fastlagt i bilag I til direktiv 2006/126/EF
11. plads til, at den udstedende medlemsstat kan påføre chaufføruddannelsesbeviset påtegninger, der er nødvendige af administrative hensyn, eller som vedrører trafiksikkerheden (valgfrit). Hvis påtegningen falder ind under en af de rubrikker, der er anført i dette bilag, skal nummeret på denne rubrik angives foran påtegningen
- b) en forklaring på de nummererede rubrikker på chaufføruddannelsesbevisets for- og bagside (mindst rubrik 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b og 10).

Hvis en medlemsstat ønsker at affatte disse angivelser på et andet nationalt sprog end et af følgende sprog: bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, kroatisk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, udarbejder den en tosproget udgave af kørekortet med et af disse sprog, uden at dette dog berører de øvrige bestemmelser i dette bilag.

3. SIKKERHED, HERUNDER DATABESKYTTELSE

Chaufføruddannelsesbevisets forskellige elementer har til formål at udelukke risiko for forfalskning eller manipulation og afsløre forsøg herpå.

Medlemsstaten drager omsorg for, at chaufføruddannelsesbevisets sikkerhedsniveau mindst svarer til kørekortets sikkerhedsniveau.

4. SÆRLIGE BESTEMMELSER

Medlemsstaterne kan efter høring af Kommissionen tilføje farver eller mærkning, som f.eks. strekkoder, nationale symboler og sikkerhedsfeatures, med forbehold af de øvrige bestemmelser i dette bilag.


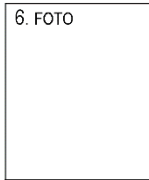
Af hensyn til den gensidige anerkendelse af chaufføruddannelsesbeviserne må stregkoden ikke indeholde andre oplysninger end dem, der allerede findes i læsbar form på chaufføruddannelsesbeviset, eller som er nødvendige for proceduren ved udstedelse af chaufføruddannelsesbeviset.

5. OVERGANGSBESTEMMELSER

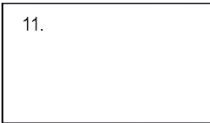
Chaufføruddannelsesbeviser, der er udstedt før den 23. maj 2020, er gyldige indtil deres udløbsdato.

6. EU-MODEL FOR CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS

Forsiden

	CHAUFFØRUDDANNELSESBEVIS		(MEDLEMSSTAT)
	1.		
	2.		
6. FOTO 	3.		
	4a.	4b.	
	4c.	(4d.)	
	5a.	5b.	
	7.		
	(8.)		
9.			

Bagsiden

11. 	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
	D1E	
	DE	
	1. Efternavn 2. Fornavn(e) 3. Fødselsdato og fødested 4a. Udstedelsesdato 4b. Administrativ udløbsdato 4c. Udstedt af 5a. Kørekortnummer 5b. Løbenummer 10. ► ⁽¹⁾ EU-kode ◀	

BILAG III

**SAMMENLIGNINGSTABEL FOR HENVISNINGERNE TIL VISSE KATEGORIER AF
KØREKORT**

Henvisning i dette direktiv	Henvisning i direktiv 2006/126/EF
C + E	CE
C1 + E	C1E
D + E	DE
D1 + E	D1E

BILAG IV

Del A

**Ophævet direktiv med oversigt over efterfølgende ændringer
(jf. artikel 14)**

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF (EUT L 226 af 10.9.2003, s. 4)	
Rådets direktiv 2004/66/EF (EUT L 168 af 1.5.2004, s. 35)	Kun punkt IV.2 i bilaget
Rådets direktiv 2006/103/EF (EUT L 363 af 20.12.2006, s. 344)	Kun punkt A.6 i bilaget
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1137/2008 (EUT L 311 af 21.11.2008, s. 1)	Kun punkt 9.11 i bilaget
Rådets direktiv 2013/22/EU (EUT L 158 af 10.6.2013, s. 356)	Kun punkt A.4 i bilaget
Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/645 (EUT L 112 af 2.5.2018, s. 29)	Kun artikel 1 og bilag
Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1243 (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 241)	Kun punkt IX.5 i bilaget

Del B

**Frister for gennemførelse i national ret og anvendelsesdatoer
(jf. artikel 14)**

Direktiv	Gennemførelsesfrist	Anvendelsesdato
2003/59/EF	10. September 2006	for så vidt angår de grundlæggende kvalifikationer for chauffører af køretøjer af kørekortskategori D1, D1 + E, D og D + E fra den 10. september 2008 for så vidt angår de grundlæggende kvalifikationer for chauffører af køretøjer af køretøjskategori C1, C1 + E, C og C + E fra den 10. september 2009
(EU) 2018/645	23. maj 2020 med undtagelse af artikel 1, nr. 6) 23. maj 2021 for så vidt angår artikel 1, nr. 6)	

BILAG V

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 2003/59/EF	Nærværende direktiv
Artikel 1-7	Artikel 1-7
Artikel 8, stk. 1	Artikel 8, stk. 1
Artikel 8, stk. 2, første afsnit, indledningen og litra a)	Artikel 8, stk. 2, første afsnit
Artikel 8, stk. 2, første afsnit, litra b)	–
Artikel 8, stk. 2, andet afsnit	Artikel 8, stk. 2, andet afsnit
Artikel 8, stk. 3, 4 og 5	Artikel 8, stk. 3, 4 og 5
Artikel 9 og 10	Artikel 9 og 10
Artikel 10a	Artikel 11
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 11a	Artikel 13
Artikel 13	–
Artikel 14	–
Artikel 15	Artikel 14
Artikel 16	Artikel 15
Artikel 17	Artikel 16
Bilag I	Bilag I
Bilag II	Bilag II
Bilag III	Bilag III
–	Bilag IV
–	Bilag V