



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 2. februar 2021
(OR. en)

5838/21

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

**CODIF 6
CODEC 124
TRANS 47
SOC 52**

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	1. februar 2021
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	COM(2021) 34 final
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)

Vedlagt følger til delegationerne ovennævnte kodifikationsforslag fra Kommissionen (COM(2021) 34 final - 2021/0018 (COD) og bilag 1-5).

Delegationerne anmodes om at sende deres bemærkninger til kodifikationsforslaget senest fredag den 12. marts 2021 til følgende adresser:

Codification@consilium.europa.eu OG sj-codification@ec.europa.eu

Delegationerne gøres opmærksom på den praktiske vejledning om kodifikation (dok. 14722/14 + COR 1).

Bilag: COM(2021) 34 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

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)

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. I forbindelse med Borgernes Europa lægger Kommissionen stor vægt på at forenkle EU-lovgivningen for at gøre den klarere og lettere tilgængelig for almindelige borgere, således at de får nye muligheder og kan udnytte de specifikke rettigheder, som EU-lovgivningen giver dem.

Dette mål kan ikke nås, så længe en lang række bestemmelser, som er blevet ændret gentagne gange, ofte ganske væsentligt, stadig ikke er samlet, men skal findes dels i den oprindelige retsakt, dels i senere ændringsretsakter. Det er således nødvendigt at foretage omfattende undersøgelser af mange forskellige dokumenter, der skal sammenholdes, før det kan fastslås, hvilke regler der gælder.

Som følge heraf er det af afgørende betydning, at bestemmelser, der ofte er blevet ændret, kodificeres, hvis EU-lovgivningen skal være klar og gennemsigtig.

2. Den 1. april 1987 besluttede Kommissionen¹ derfor at pålægge sine medarbejdere at kodificere alle retsakter senest efter den tiende ændring af dem, idet den understregede, at dette var et minimumskrav, og at tjenestegrenene skulle bestræbe sig på at kodificere de tekster, de var ansvarlige for, med endnu kortere mellemrum for at sikre, at EU-reglerne var klare og lette at forstå.
3. Dette blev bekræftet i formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råd i Edinburgh (december 1992)², hvori det understreges, at en kodifikation er vigtig, fordi den giver sikkerhed med hensyn til, hvilke retsforskrifter der gælder vedrørende et bestemt spørgsmål på et bestemt tidspunkt.

Kodifikationen skal foretages under fuldstændig overholdelse af den normale procedure for vedtagelse af Unionens retsakter.

Eftersom der ved kodifikation ikke må foretages nogen ændringer af indholdet i de kodificerede retsakter, har Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen i en interinstitutionel aftale af 20. december 1994 fastsat, at der kan anvendes en hasteprocedure til hurtig vedtagelse af de kodificerede retsakter.

4. Formålet med dette forslag er at foretage en kodifikation af 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/EØF³. Det nye direktiv træder i stedet for de forskellige retsakter, som er indarbejdet i det⁴; forslaget ændrer ikke indholdet af de retsakter, der kodificeres, men er blot en sammenskrivning af dem, og der foretages kun de formelle ændringer, der er nødvendige af hensyn til selve kodifikationen.
5. Forslaget til kodifikation er udarbejdet på grundlag af en foreløbig konsolidering på 24 officielle sprog af direktiv 2003/59/EF og retsakterne om ændring heraf, som

¹ KOM(87) 868 PV.

² Se bilag 3 til del A i konklusionerne.

³ Opført i lovgivningsprogrammet for 2020.

⁴ Se bilag IV til del A til dette forslag.

er foretaget af Kontoret for Den Europæiske Unions Publikationer ved hjælp af et edb-system. Hvor artiklerne har fået nye numre, vises sammenhængen mellem de gamle og de nye numre i en tabel i bilag V til dette direktiv.

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)**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

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 Udvalg⁵,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:



- (1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/59/EF⁷ er blevet ændret væsentligt flere gange⁸. Direktivet bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁷ 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).

⁸ Jf. bilag IV, del A.

↓ 2018/645 betragtning 1
(tilpasset)

- (2) I sin hvidbog af 28. marts 2011 med titlen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem«⁹ fastsætter Kommissionen en »nul-vision«, som betyder, at Unionen skal indtage en holdning, ☒ hvor ☒ der er nær nul dødsulykker i trafikken i 2050.
-

↓ 2018/645 betragtning 2

- (3) Kommissionen foreslog i sin meddelelse om politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020 med titlen »På vej mod et europæisk trafiksikkerhedsområde: politiske retningslinjer for trafiksikkerheden for 2011-2020«¹⁰ 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.
-

↓ 2018/645 betragtning 3

- (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, 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.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 3
(tilpasset)

- (5) For at give chaufførerne mulighed for at opfylde de krav, der ☒ vedrører ☒ markedet for vejtransport, bør ☒ EU-reglerne om minimumsniveauet for uddannelse af førere 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.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 4
(tilpasset)

- (6) Formålet med ☒ EU-reglerne om minimumsniveauet for uddannelse af førere 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.

⁹ KOM(2011) 144 endelig.

¹⁰ KOM(2010) 389 endelig.

↓ 2003/59/EF betragtning 5

- (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.

↓ 2003/59/EF betragtning 6

- (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.

↓ 2003/59/EF betragtning 22
(tilpasset)

- (9) For at overholde ☒ EU-rettens ☒ principper er det ønskeligt, at dette direktiv ikke finder anvendelse på førere 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.

↓ 2018/645 betragtning 6
(tilpasset)

- (10) ☒ Der bør fastlægges visse ☒ undtagelser ☒ i forhold til ☒ 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.

↓ 2018/645 betragtning 7
(tilpasset)

- (11) Hvis kørslen kun forekommer sjældent, finder sted i landdistrikter ☒ eller ☒ 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 skønsmæssige beføjelser 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.

↓ 2018/645 betragtning 8

- (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 basen for den virksomhed, som undtagelserne gælder for.

↓ 2003/59/EF betragtning 7
(tilpasset)

- (13) For at det kan godtgøres, at chaufføren har erhvervet de nødvendige kvalifikationer, bør medlemsstaterne udstede et kvalifikationsbevis til førere for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus eller efteruddannelse.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 8
(tilpasset)

- (14) Medlemsstaterne ☒ bør ☐, med henblik på at lette gennemførelsen af bestemmelserne om et grundlæggende kvalifikationskursus, kunne vælge mellem flere modeller.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 9

- (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.
-

↓ 2018/645 betragtning 9

- (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.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 10
(tilpasset)

- (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.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 11

- (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.

↓ 2003/59/EF betragtning 12

- (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 disse godkendte uddannelsescentre bør de kompetente myndigheder fastsætte fælles godkendelseskriterier, herunder et krav om velfunderet faglig kompetence.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 13

- (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.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 14

- (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 sine 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.
-

↓ 2003/59/EF betragtning 15
(tilpasset)

- (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 anerkender gensidigt, og som er udfærdiget efter den harmoniserede model i dette direktiv. Dette bevis skal opfylde de samme sikkerhedskrav som kørekortet i betragtning af den betydning for færdselssikkerheden og for lige konkurrencevilkår, de til beviset knyttede rettigheder har.
-

↓ 2018/645 betragtning 10
(tilpasset)

- (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's kørekortnetværk, der er oprettet i henhold til

☒ Europa-Parlamentets og Rådets ☒ direktiv 2006/126/EF¹¹. Blandt andre fordele vil det gøre det muligt for medlemsstaterne at få let adgang til oplysninger om afsluttet uddannelse, som ikke er dokumenteret på førerens kørekort. Det er vigtigt, at medlemsstaterne og Kommissionen bestræber sig på at videreudvikle den funktion med henblik på realtidsadgang under vejkontroller.

↓ 2018/645 betragtning 11
(tilpasset)

- (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, brændstofeffektiv 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.
-

↓ 2018/645 betragtning 12
(tilpasset)

- (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 disse 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.
-

↓ 2018/645 betragtning 13
(tilpasset)

- (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 dyretransport med den uddannelse, som fremgår af ☒ dette ☒ direktiv.
-

↓ 2018/645 betragtning 14
(tilpasset)

- (27) For at forebygge at forskellig praksis i medlemsstaterne vanskeliggør gensidig anerkendelse og begrænser førernes ret til at gennemgå efteruddannelse i den

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

medlemsstat, hvor de arbejder, bør medlemsstaternes myndigheder, hvis gennemført uddannelse ikke kan angives på kørekortet, forpligtes til at udstede chaufføruddannelsesbeviset i den i standardmodellerne foreskrevne form, som sikrer gensidig anerkendelse for alle chauffører, som opfylder kravene i ☒ dette ☒ direktiv.

↓ 2018/645 betragtning 15

- (28) Anvendelsen af førerattester for chauffører fra tredjelande som dokumentation for overholdelse af uddannelseskravene kan 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.

↓ 2018/645 betragtning 19

- (29) For at bidrage til reduktionen af drivhusgasemissioner og forbedringen af luftkvaliteten ved at fremme anvendelsen af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, bør medlemsstaterne have mulighed for på deres områder at tillade, at indehavere af et kategori B-kørekort har ret til at føre visse typer af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, hvor disses tilladte totalmasse overstiger 3 500 kg, men ikke overstiger 4 250 kg. Denne mulighed for at overskride 3 500 kg bør være betinget af, at den yderligere tilladte masse udelukkende skyldes den større masse, der følger af de alternative fremdriftssystemer, og bør være underlagt de begrænsninger og betingelser, som skal forhindre en negativ indvirkning på trafiksikkerheden.

↓ 2003/59/EF betragtning 17

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

↓ 2019/1243 Art. 1 og bilag, nr. IX (tilpasset)

- (31) 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 ☒ med henblik på at foretage ændringer af bilag I og II ☒ til dette direktiv ☒. 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 lovgivning¹². 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.

¹² EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

↓ 2018/645 betragtning 20
(tilpasset)

- (32) Målet med dette direktiv, nemlig at ☒ fastsætte en ☒ EU-standard for grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for førere 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.

↓

- (33) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag IV, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og datoerne for anvendelse af direktiverne —

↓ 2003/59/EF

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

↓ 2018/645 Art. 1, nr. 1

Artikel 1

Anvendelsesområde

Dette direktiv finder anvendelse på kørsel udført af:

- a) statsborgerne i en medlemsstat og
- b) tredjelandsstatsborgere, 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 bilag III.

Artikel 2

Undtagelser

1. Dette direktiv gælder ikke for førere 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 førere 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 førerens 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 det i artikel 6 og artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring
- g) der benyttes til ikke-erhvervsmæssig 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 nærværende stykkes 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) førerne af køretøjer kører i landdistrikter for at forsyne deres egen virksomhed;
- b) førerne tilbyder ikke transportydelser;

- c) medlemsstaterne finder, at transporten er lejlighedsvis og ikke påvirker trafiksikkerheden.

3. Dette direktiv finder ikke anvendelse på førere 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 lovgivning, fra basen for den virksomhed, som ejer, lejer eller leaser køretøjet.

↓ 2003/59/EF (tilpasset)

Artikel 3

Kvalifikationer og uddannelse

1. Kørsel som  refereret til  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. Uddannelsen afsluttes med en prøve. Hvis prøven består, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det i artikel 6, stk. 1, litra a), omhandlede kvalifikationsbevis.

- 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, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det i artikel 6, stk. 1, litra b), omhandlede kvalifikationsbevis.

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 vekseluddannelse på mindst seks måneder. I forbindelse med denne vekseluddannelse kan de prøver, der er nævnt nr. litra i) og ii), afholdes i etaper

- b) En efteruddannelsesordning

I overensstemmelse med bilag I, afdeling 4, indebærer efteruddannelsen obligatorisk deltagelse i undervisning. Uddannelsen afsluttes med udstedelse af det i artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis.

2. Medlemsstaterne kan ligeledes fastlægge en ordning med et intensivt grundlæggende kvalifikationskursus for at give chaufføren mulighed for at udøve sit erhverv i de tilfælde, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2, litra a), nr. ii), og litra b), samt 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, afsluttes uddannelsen med udstedelse af det kvalifikationsbevis, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2.

3. Medlemsstaterne kan fritage en chauffør, som har opnået certifikatet vedrørende faglig dygtighed, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1071/2009¹³, for de prøver, der er nævnt i stk. 1, litra a), nr. i) og ii) og i stk. 2, i de emner, der dækkes af den prøve, der er fastlagt inden for rammerne af den forordning, og i så tilfælde 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 10. 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 10. september 2009 ☒.

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. Førere 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 det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis
 - ii) føre køretøjer af kørekortkategori C1 og C1 + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis

¹³ 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).

- b) fra det fyldte 21. år føre køretøjer af kørekortkategori C og C + E, forudsat at de er indehavere af det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

3. Førere 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 det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

En medlemsstat kan give en fører af et af disse køretøjer tilladelse til på sit område at føre køretøjer af disse kategorier fra det fyldte 18. år, forudsat at han er indehaver af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis

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

En medlemsstat kan give en fører af et af disse køretøjer tilladelse til på sit område at føre køretøjer af disse kategorier fra det fyldte 20. år, forudsat at han er indehaver af det i artikel 6, stk. 1, nævnte kvalifikationsbevis. 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 det i artikel 6, stk. 2, nævnte kvalifikationsbevis.

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

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

5. Chauffører, der udfører godstransporten, som udvider eller ændrer deres aktiviteter for at udføre personbefordring eller omvendt, og som er indehavere af et i artikel 6 nævnt kvalifikationsbevis, 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. Kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus

- 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«). Uddannelsen 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 ovennævnte emner er på det niveau, der kræves ☒ af ☒ bilag I, afdeling 1. 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 alle ovennævnte emner er på det niveau, der kræves i bilag I, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøverne og udsteder, hvis de består, et kvalifikationsbevis for gennemført grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

2. Kvalifikationsbevis for gennemført intensivt grundlæggende kvalifikationskursus

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

Uddannelsen afsluttes med den prøve, der er omhandlet 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 ovennævnte emner er på det niveau, der kræves ☒ af ☒ bilag I, afdeling 1. Disse myndigheder eller enheder fører tilsyn med prøven og udsteder, hvis den består, et kvalifikationsbevis for gennemført intensivt grundlæggende kvalifikationskursus til chaufføren.

↓ 2018/645 Art. 1, nr. 3

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 informations- og kommunikationsteknologiske (IKT) værktøjer eller 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.

↓ 2003/59/EF (tilpasset)

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 for gennemført efteruddannelse til chaufføren.

2. Personer, der er indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6 ☒ skal tage en første efteruddannelse ☒ senest fem år efter udstedelsen af dette kvalifikationsbevis.

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

3. Chauffører, der har gennemført den første efteruddannelse, jf. stk. 2, skal følge en efteruddannelse hvert femte år inden udløbet af efteruddannelseskvalifikationsbevisets gyldighedsperiode.

4. Indehavere af et kvalifikationsbevis, jf. artikel 6 eller stk. 1 i denne artikel, samt chauffører, jf. artikel 4, som er ophørt med at udøve deres erhverv, og som ikke opfylder kravene i stk. 1, 2 og 3 ☒ i denne artikel ☒ , skal følge en efteruddannelse, inden de genoptager deres erhverv.

5. Chauffører, der udfører godstransport eller passagerbefordring ad vej, og som har fulgt en efteruddannelse for en af de kørekortkategorier, der er omhandlet i artikel 5, stk. 2 og 3, er fritaget for efteruddannelse for en af de øvrige køretøjskategorier, der er omhandlet i de nævnte stykker.

Artikel 9

Uddannelsessted

↓ 2018/645 Art. 1, nr. 4

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

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

Chauffører, jf. 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 nærværende direktivs artikel 5, stk. 2 og 3, og artikel 8, den harmoniserede EU-kode 95, jf. bilag I til direktiv 2006/126/EF, ved siden af de tilsvarende køretøjskategorier:

- i kørekortet, eller
- i chaufføruddannelsesbeviset, der er udfærdiget i overensstemmelse med modellen i bilag II til nærværende direktiv.

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

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

2. Chauffører, jf. ~~☒~~ nærværende 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. 1072/2009¹⁴ på betingelse af, at denne er forsynet med EU-kode 95. I henhold til 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 nærværende direktiv.

3. EU-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 nærværende direktiv, skal anerkendes som dokumentation for kvalifikationer indtil deres udløbsdato.

¹⁴ 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 net 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 uddannelseskrav, der er fastsat i dette direktiv, i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679¹⁵.
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

¹⁵ 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).

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.

↓ 2003/59/EF (tilpasset)

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 de i bilag IV, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og datoerne for anvendelse af direktiverne ☒.

↓

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

↓ 2003/59/EF (tilpasset)

Artikel 15

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft ☒ den 24. maj 2021 ☒.

Artikel 16

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand